Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

Nr. 1

Günther Oetzel

Das pulsierende Herz der Stadt

Stadtraum und industrielle Mobilität
Die Karlsruher Bahnhofsfrage





universitätsverlag karlsruhe

Günther Oetzel

Das pulsierende Herz der Stadt

Stadtraum und industrielle Mobilität

Die Karlsruher Bahnhofsfrage

Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

Heft 1

Herausgeber:

Universität Karlsruhe (TH), Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften,

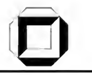
Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Das pulsierende Herz der Stadt

Stadtraum und industrielle Mobilität

Die Karlsruher Bahnhofsfrage

von
Günther Oetzel



universitätsverlag karlsruhe

Impressum

Universitätsverlag Karlsruhe
c/o Universitätsbibliothek
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe

www.uvka.de

Print on Demand

ISSN 1860-3610
ISBN 3-937300-45-7

Technikdiskurse – Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

Technik und technischer Wandel zählen zu jenen Faktoren, die unser (all)tägliches Leben entscheidend prägen.

Dieser Sachverhalt dürfte in unserem technischen Zeitalter kaum einer eingehenderen Begründung bedürfen. Es liegt auf der Hand, dass die Menschheit von Technik und technischem Fortschritt abhängig geworden ist, und dies nicht erst in unserer Zeit.

Seit jeher war es der Technik entwickelnde und zielgerichtet einsetzende Mensch, der mittels „seiner" Technik Lebensräume gestaltete, veränderte, revolutionierte, oder auch zerstörte. Unglaublicher Wohlstand auf der einen, aber auch bitterste Armut auf der anderen Seite waren dabei mögliche Konsequenzen, die der technische Wandel hervorzubringen vermochte. Die Einsicht, dass technischer Wandel als gesellschaftliches Phänomen zu interpretieren sei, uns technische Zukunftsentwürfe gerade auch gesellschaftliche Zukunftsentwürfe darstellten, vermochte sich hingegen erst langsam Bahn zu brechen.

Die Diskussion um die Technik, oder anders ausgedrückt, Technikdiskurse, begleiten dennoch den technischen Wandel jedweder Epoche. Seit jeher scheint es vom Grundsätzlichen her zwei gegensätzliche Lager bezüglich der Beurteilung des technischen Wandels gegeben zu haben. Zum einen die Optimisten, die mit technischem Wandel Fortschritt an sich verbinden, und zum anderen die Pessimisten, die - aus welchen Gründen auch immer -, diesem Wandel eher skeptische gegenüberstehen. Beide Positionen erscheinen geradezu als Naturgesetzlichkeiten, und dennoch, sie sind letztlich doch nichts anderes, als Hoffnungen und Erwartungen auf der einen oder aber auch Befürchtungen und Bedrohungen auf der anderen Seite für jene, die von diesen Wandlungsprozessen betroffen sind bzw. sie voranbringen.

Technischer Wandel stellt sich damit als gesellschaftlicher Wandel dar, und steht mithin direkt im Konfliktfeld gesellschaftlicher Kontroversen. Wohin die „Reise geht", ist mithin in erster Linie eine gesellschaftliche Entscheidung, und keineswegs ein technischer Sachzwang.

Der Blick zurück, also eine Analyse vergangener technischer Inventionen, Innovationen und Diffusionen stellt damit immer auch eine Analyse der je-

weiligen gesellschaftlichen „Befindlichkeiten", Machtstrukturen, Umsetzungspotentiale und Handlungsspielräume dar.
Vor diesem Hintergrund haben es sich die "Karlsruher Studien zur Technikgeschichte" zum Ziel gesetzt, technischen Wandel im Kontext seines historischen Umfeldes zu analysieren und darzustellen. Keineswegs nur die Invention als solche wird, im Sinne einer Heroengeschichtsschreibung, dabei Gegenstand der Betrachtung sein. Vielmehr wird es uns, ganz im Sinne einer modernen Technikgeschichtsschreibung, wie sie bereits Karin Hausen und Reinhard Rürup postuliert hatten, darum gehen, jene Sachverhalte herauszuarbeiten, die die Innovation und Diffusion neuer Techniken bewirkt oder aber auch verhindert haben.

Rolf- Jürgen Gleitsmann

Inhaltsverzeichnis

1. Antwort an einen Bibliothekar

Auf der Suche nach einem der Zentraldokumente der öffentlichen Diskussion um die Lösungsalternativen der Karlsruher Bahnhofsfrage, wurde ich in der kleinen Fachbibliothek des Instituts für Eisenbahnwesen der Universität Karlsruhe fündig. Ausgestattet mit der Signatur machte ich mich auf den Weg zum Institut. Der Betreuer der Bibliothek brachte mir das entsprechende Buch. Als er auf den Titel schaute, blickte er verwundert auf und fragte: "Ist die Karlsruher Bahnhofsfrage nicht schon längst entschieden?"
Der Karlsruher Hauptbahnhof wurde im Oktober 1913 eröffnet. Welcher Sinn liegt in der Erforschung einer Auseinandersetzung um einen Bahnhof, der vor 88 Jahren in Funktion genommen wurde ? Die Frage des an Aktualität gewöhnten Bibliothekars konfrontierte mich unerwartet mit den Grundlagen meiner eigenen historischen bzw. technikhistorischen Forschung. Damals fand ich auf die überraschende Infragestellung meiner Arbeit keine entsprechende Antwort. Die Frage ging mir allerdings auch nicht wieder aus dem Kopf und ich stellte sie mir während der schriftlichen Fixierung meiner Untersuchungsergebnisse immer von Neuem. An dieser Stelle möchte ich die Frage des Bibliothekars etwas verspätet beantworten.
Bei der Karlsruher Bahnhofsfrage geht es um zwei Themenkomplexe: Stadt und industrielle Mobilität. Beide Phänomene prägen unsere aktuelle Weltwahrnehmung.
"Die moderne Großstadt ist sozusagen ein Angstprodukt, und erst allmählich schöpfen wir Atem und suchen nachträglich das miserable Werk umzuflicken"[1]. Diese Einsicht formulierte im Jahr 1902 der Psychologe Willy Hellpach. Die Stadt befand sich am Ende des 19. Jahrhunderts in einer Krise. Es ging um eine grundsätzliche Neudefinition dessen, was wir unter dem Begriff der Stadt verstehen. Die folgende Untersuchung beschäftigt sich u.a. mit der Frage, welche Diskussionen geführt wurden, welche Lösungsmodelle diskutiert wurden und welche Auffassung von Stadt sich schließlich durchgesetzt hat. Das ausgehende 19. Jahrhundert ist der Aufbruch in die Moderne. Die Definitionen, die sich damals durchsetzten, haben ihre Gültigkeit nicht verloren und definieren, ob bewusst oder unbewusst, unser Handeln und Denken.
„Die Bahnhöfe sind die markantesten Anlagen der Technikgeschichte. Ihre Empfangsgebäude und Bahnsteighallen sind seit über 150 Jahren Brennpunkte der technischen, architektonischen, städtebaulichen und gesellschaft-

1 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902

lichen Entwicklung"[2]. Mit der Eisenbahn und dem Bahnhof begann die eigentliche Industrialisierung des alltäglichen Lebensumfelds der Menschen. Die Eisenbahntrassen durchschnitten die Landschaft, die Siedlungen und Städte. Sie waren aufgrund ihres Netzwerkcharakters nicht mehr aus der Alltagswahrnehmung zu verbannen. Die Eisenbahn war aber nicht nur das sichtbare und greifbare Resultat, sie bildete in Produktion, Organisation und Betrieb ein grundlegendes Modell der Industrialisierung. Der Bahnhof war das Symbol der Industrialisierung. In ihm materialisierte sich die Moderne und vor allem auch die Vorstellungen von der Moderne. Diese Bedeutung des Bahnhofs war um die Jahrhundertwende unumstritten. Sie war so sehr zum Allgemeingut geworden, dass der bereits erwähnte Psychologe Willy Hellpach folgende rhetorische Frage stellen konnte: „Und wer wollte leugnen, dass der Bahnhof so recht symbolisch ist für den grossen Wandel des Zeitbildes von einst zu jetzt ?"[3]
In der Karlsruher Bahnhofsfrage ging es also um nichts weniger als um eine Definition der Beziehung von Stadt und Mobilität. Der Bahnhofsfrage in der badischen Haupt- und Residenzstadt kommt keine epochale Bedeutung zu. Hier wurden keine globalen Weichenstellungen vollzogen. Aber der Karlsruher Bahnhofskonflikt ist ein repräsentatives Modell für den epochalen Diskurs um das Verhältnis des Menschen zu seiner Lebensumwelt (Stadt) und zu seinem eigenen Körper (Mobilität). Die Konsequenzen aus der Beantwortung dieser Frage kann jeder von uns täglich erfahren.

---

2 Mai, Bernhard: „Bahnhof - Erlebnisbereich mit Gleisanschluß. Eine technikgeschichtliche Betrachtung zu einer mehr als 150-jährigen Entwicklung". In: Beiträge zur Geschichte von Technik und technischer Bildung, Folge 5, Leipzig 1993, S.59-91, S.59

3 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902, S.33

2. Stadt und Bahnhof im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert wird gekennzeichnet durch zwei Prozesse, die parallel das materielle Lebensumfeld und die Wahrnehmungsstrukturen der Menschen revolutionierten: Urbanisierung und Industrialisierung. Die moderne Stadt und das industrielle System setzen sich gegenseitig voraus. Mit der Eisenbahn brach die industrielle Revolution in den Stadtraum ein. Während die Fabriken sich meist am Rand der Städte ansiedelten und dort ein isoliertes Eigenleben entwickelten, durchzogen die Schienenstränge das städtische Umfeld für jeden Einwohner konkret wahrnehmbar. Die Eisenbahn war das sichtbare Symbol der Moderne und des Fortschritts. Im Rückblick der bevorstehenden Jahrhundertwende, materialisierte sich der "Geist" der Zeit in der industrialisierten Mobilität. Die Eisenbahn prägte "das eiserne Jahrhundert". In einer Leserumfrage einer Illustrierten aus dem Jahr 1899 nannte die Mehrzahl der Antworten die Eisenbahn als die wohltätigste Erfindung des Jahrhunderts[4]. Der mit der Entwicklung im populären Verständnis als Erfinder verbundene Stephenson landete hinter Edison auf Platz zwei der größten Erfinder. Im kollektiven Bewusstsein hatte sich die Revolution von Raum und Zeitverständnis am tiefsten in das Lebensgefühl eingeprägt. Als einer der ersten Historiker erfasste Franz Schnabel in seiner Deutschen Geschichte die Bedeutung der modernen Massenmobilität. Sein Fazit des 19. Jahrhunderts lautete: „Die Eisenbahnen haben eine neue Periode der Weltgeschichte heraufgeführt, die mit Recht das „Eisenbahnzeitalter“ genannt wird. Die Eisenbahn wurde das repräsentative Verkehrsmittel des Jahrhunderts“[5].

Mit der Eisenbahn brach die industrielle Revolution in den Stadtraum ein. Während die Fabriken sich meist am Rand der Städte ansiedelten und dort ein isoliertes Eigenleben entwickelten, durchzogen die Schienenstränge das städtische Umfeld für jeden Einwohner konkret wahrnehmbar. Die Eisenbahn war das sichtbare Symbol der Moderne und des Fortschritts. Im Rückblick der bevorstehenden Jahrhundertwende, materialisierte sich der "Geist" der Zeit in der industrialisierten Mobilität. Die Eisenbahn prägte "das eiserne Jahrhundert". In einer Leserumfrage einer Illustrierten aus dem Jahr 1899

---

4 "Am 25.12.1898 forderte die "Berliner Illustrierte Zeitung" mittels eines aus 27 Punkten bestehenden Fragebogens ihre Leserinnen auf, über das auslaufende 19. Jahrhundert Bilanz zu ziehen". Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994, S.13

5 Schnabel, Franz: "Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert", Bd.3 "Erfahrungswissenschaften und Technik". München 1987, S.386

nannte die Mehrzahl der Antworten die Eisenbahn als die wohltätigste Erfindung des Jahrhunderts[6]. Der mit der Entwicklung im populären Verständnis als Erfinder verbundene Stephenson landete hinter Edison auf Platz zwei der größten Erfinder. Im kollektiven Bewusstsein hatte sich die Revolution von Raum und Zeitverständnis am tiefsten in das Lebensgefühl eingeprägt.

Stadt und Eisenbahn als Symbole der Moderne führten keine konfliktfreie Koexistenz. Die Stadt der Industrialisierung musste in ihrer Funktion erst wieder erfunden werden. In diesem Prozess städtischer Selbstdefinition spielte die Eisenbahn eine entscheidende Rolle. Es gab in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Fragestellung, welche die Städteplaner und Architekten stärker und kontinuierlicher beschäftigte, als die Frage nach dem Verhältnis von Stadt und Eisenbahn. Aber die Stadt wurde nicht nur als Abstraktion über ihr Verhältnis zur Mobilität neu definiert, auch die Bürger erarbeiteten sich ihr konkretes und individuelles Stadtbild über die Auseinandersetzung mit den Konsequenzen des Eisenbahnzeitalters.

In vielen Städten kollidierte der explosive Wachstumsprozess mit den Netzwerken kollektiver Mobilität. Die Eisenbahn wirkte auf die städtische Entwicklung als Grundbedingung des Wachstums, aber z.T. auch als Widerstand der Expansion[7]. In den Jahren von 1880 bis zum ersten Weltkrieg sind in deutschen Großstädten eine Vielzahl von "Bahnhofskonflikten" feststellbar. Die Standorte der städtischen Verkehrsmittelpunkte wurde zum Thema öffentlicher Kommunikation. Die Bedürfnisse innerstädtischer Mobilität traten in Konflikt mit den Bedürfnissen der großräumigen Vernetzung durch die Eisenbahn. Diese Konflikte entwickelten sich stellenweise zu jahrzehntelang andauernden Schwerpunkten kommunaler Politik[8]. Die Auseinandersetzung mit den Folgen und Konsequenzen industrieller Mobilität konnte sogar zu einem entscheidenden Kristallisationspunkt städtischer Identität werden, wie Reif in seiner Studie zur Geschichte von Oberhausen

6 "Am 25.12.1898 forderte die "Berliner Illustrierte Zeitung" mittels eines aus 27 Punkten bestehenden Fragebogens ihre Leserinnen auf, über das auslaufende 19. Jahrhundert Bilanz zu ziehen". Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994, S.13

7 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

8 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

gezeigt hat[9]. Die Eisenbahn stellte einen entscheidenden Faktor urbaner Modernität dar. Der Anschluss an die Eisenbahn bedeutete den Anschluss an das moderne Leben, das ohne industrielle Mobilität nicht mehr realisierbar schien.

Die Konflikte verliefen dabei nach folgendem Schema:

Die Bahnhöfe der ersten Generation mit ebenerdigen Gleisanlagen lagen zumeist an der Peripherie der Städte. Durch das dynamische Wachstum der Stadtstrukturen und die nicht vorausgesehenen Steigerungsraten des Verkehrsaufkommens, entwickelten sich die Bahnhöfe zu Hindernissen. Die Verkehrsbedingungen führten zur Suche nach Alternativkonzepten. Dabei trafen Interessen privater Eisenbahngesellschaften oder staatlicher Eisenbahnverwaltungen auf divergierende Interessen der städtischen Öffentlichkeit bzw. der städtischen Öffentlichkeiten. Die Lösung der Bahnhofsfragen berührte politische und ökonomische Aspekte, die sich zu einem stadtinternen Konflikt entwickeln konnten.

Die Muster nach denen die Bahnhofskonflikte abliefen sollen im weiteren kurz anhand einiger konkreter Beispiele verdeutlicht werden. Obwohl dabei nicht der Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird, ermöglichen die gewählten Beispiele dennoch einen Einblick in repräsentative Entwicklungsprozesse und Konfliktlösungsmuster[10]:

Ein extremes Beispiel des Wechselwirkungen von Eisenbahn und Stadt liefert die Industriestadt Oberhausen[11]. Innerhalb der städtischen Öffentlichkeit bestand ein Konsens, die Stadt als „Kind der Eisenbahn" zu interpretieren. Oberhausen war eine Industriegründung, deren Überleben als eigenständige Struktur fest mit der Anbindung an das nationale und internationale Eisenbahnnetz verbunden war. Die verkehrstechnische Lage als internationaler Verkehrsknotenpunkt verankerte die Eisenbahn als entscheidender Faktor der städtischen Identität. Diese Identifizierung konnte dazu führen, dass die Förderung der Eisenbahn bis zur „Grenze der Selbstaufgabe"[12] geführt wurde. Dabei nahm das Schienennetz einen Großteil der Stadtfläche ein und prägte das städtische Leben bis ins Detail. „Bahnhöfe und vor allem Schienen bestimmten den Alltag der Bewohner und die Qualität der

---

9 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

10 Weitere "Bahnhofsfragen" beschäftigten z.B. Leipzig, Dresden, Zürich, Köln und Hamburg

11 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

12 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.409ff

Stadt“[13]. Konkurrierende Privatlinien in der Anfangszeit und Werksbahnen durchschnitten unkontrolliert den städtischen Raum. Nach der Verstaatlichung der Privatbahnen setzte ein Konflikt zwischen der preußischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Oberhausen um Vermittlung von Eisenbahn- und Stadtinteresse ein. Die Beseitigung der innerstädtischen Verkehrsbehinderungen durch die Beseitigung der Niveauübergänge (ebenerdiger Schienenübergang) scheiterte zunächst an der Kostenfrage. Die staatliche Eisenbahnverwaltung empfahl die Erstellung von Fußgängerüberwegen, aber forderte zugleich eine Kostenbeteiligung der Stadt. Einen weiteren Konfliktpunkt bildete der von der Stadt geforderte Neubau eines repräsentativen Bahnhofs. Oberhausen wollte seine Funktion als Hauptverkehrsknotenpunkt unter allen Umständen wahren. Der neue Hauptbahnhof wurde zum Symbol und Ansatzpunkt einer breiten Bürgerinitiative. Die Einwohner von Oberhausen machten in Interessenidentität mit der Stadtverwaltung auf Protestversammlungen ihrem Unmut über Entscheidungen der preußischen Eisenbahnverwaltung Luft. Die Eisenbahnverwaltung hatte beschlossen, wichtige internationale Verbindungen an Oberhausen vorbei zu leiten. Die Bahnhofsfrage spielte eine entscheidende Rolle bei „dem Prozeß der Politisierung und Homogenisierung des Oberhausener Bürgertums“[14].
In geographischer Nähe kam es auch in Dortmund zu einem „Bahnhofskonflikt“[15]. Dortmund besaß Anfang der 1870er Jahr vier Bahnhöfe zweier konkurrierender Privateisenbahngesellschaften. Die Verbindung zwischen Südens der Stadt mit der Altstadt und dem Norden litt an den niveaugleichen Bahnübergängen. Die besonderen Dimensionen dieser Verkehrsbehinderung ergaben sich aus dem Charakter der getrennten Stadtteile. Im Süden und der Altstadt lagen die Wohngebiete, im Norden hatten sich die Industrieanlagen und damit die Arbeitsplätze konzentriert. Die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten erzeugte eine enormes Mobilitätsbedürfnis, das durch die Eisenbahntrassen erheblich eingeschränkt wurde. Am Tag mussten sich ca. 10.000 Arbeiter und der Lastverkehr zu den Industrieanlagen über Bahnübergänge quälen, die z.T. an 2/3 des Tages geschlossen waren. Auch eine Verstaatlichung der Bahnlinien Anfang der 1880er Jahr, brachte zunächst keine Verbesserung, sondern einen bis zum Jahr 1904 an-

13 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.97/98

14 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.411

15 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

dauernden Konflikt um die Lösung der Probleme. Nachdem mehrere Varianten am Widerstand der Stadt gescheitert waren, konnte im Jahr 1904 ein Vertrag zwischen Eisenbahndirektion und Stadtverwaltung geschlossen werden, der den Neubau eines Hauptbahnhofes und die Höherlegung der Bahnanlagen regelte. Eine der Lösungsvarianten der preußischen Eisenbahndirektion, die eine Überbrückung der bestehenden Bahnanlagen vorsah, führte zu einem öffentlichen Sturm der Entrüstung. Im Jahr 1910 wurde der neue Hauptbahnhof schließlich eingeweiht.
In Münster verfolgte die Eisenbahnverwaltung bereits im Jahr 1884 die Aufhebung der zwei bestehenden Bahnhöfe durch den Bau eines Hauptbahnhofs bei einer gleichzeitigen Höherlegung der Bahnanlagen[16]. In Münster bildeten sich zwei Bürgerinitiativen, die mit Protestversammlungen, Petitionen und Unterschriftensammlungen für verschiedene Bahnhofsstandorte eintraten. Beide Bürgerbewegungen, die verschieden Stadtteilen repräsentierten, befürworteten einen Bau des Bahnhofs in ihrer unmittelbaren Nähe, um in den Genuss von Vorteilen der Verkehrsanbindung zu gelangen.
In Altona hatte bereits die Wahl des Bahnhofsstandortes im Jahr 1842/43 zu Konflikten zwischen der Stadtverwaltung und der privaten Eisenbahngesellschaft geführt, wobei es um ökonomische Fragen ging[17]. Während die Eisenbahngesellschaft an der Hafennähe des Bahnhofs interessiert war, bestanden bei der Stadt Altona Bedenken wegen einer Trennung der Verkehrsverbindung mit der Nachbargemeinde Ottensen. Die Stadtentwicklung führte schließlich zu einem Zusammenwachsen der Nachbargemeinden zu einem Stadtgebilde von immerhin 150.000 Einwohnern. Die Lage des Bahnhofs und der Bahnlinie wurden zu einem ernsthaften Problem bei der Bildung eines einheitlichen städtischen Raumes der beiden Gemeinden. Seit der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaft im Jahr 1884 kam es zu Verhandlungen zwischen der preußischen Eisenbahnverwaltung und der Stadtverwaltung Altona. Im April 1899 erließ Preußen ein Gesetz zur Regelung des Umbaus der Bahnanlagen in Hamburg und Altona, das in Bezug auf Altona zwei Punkte beinhaltete: Die niveaugleichen Bahnübergänge wurden beseitigt und der Neubau des Bahnhofs beschlossen. Der neue Hauptbahnhof wurde um 600 Meter nach Norden verlegt. Der alte Bahnhof wurde

---

16 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

17 Hartnak, Roger; Helge Kühnel: "Altona. Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert". (www.tu-bs.de)

durch Umbau ein neues repräsentatives Rathaus umgewandelt. Auf den ehemaligen Bahnanlagen entstand ein „Central- Stadttheil“, das als City den Mittelpunkt des expandierenden Gemeinwesens bildete.
Im angrenzenden Ausland nahm die Auseinandersetzung um das Verhältnis von Stadt und Eisenbahn im Großraum Zürich besondere Formen an. Die "Eisenbahnschlachten" prägten über 100 Jahre das Erscheinungsbild des wirtschaftlichen Zentrums der Schweiz[18]. Im Jahr 1847 wurde Zürich an die Nord- Südachse der Rheintalbahn über Basel eingebunden. Der Züricher Bahnhof wurde als Kopfbahnhof außerhalb der Stadtgrenzen angesiedelt. In den Folgejahren entstand ein heftiger Konflikt zwischen rivalisierenden Privatbahnlinien um die Vorherrschaft. Als Teil dieses Konfliktes betrieb mächtige Nordostbahn bereits in den 1850er Jahren die Verlegung des Bahnhofs in das Stadtzentrum, scheiterte damit allerdings am Widerstand der Stadt und der Stadtöffentlichkeit. Die Beibehaltung des alten Standortes hatte den Bau eines Erddamms zur Folge, der mit einer Maximalsteigung von 12 % die Vorortbereiche von Zürich durchschnitt und bis in die 1890er Jahre Bestand hatte. Die weiteren Konflikte um den Bahnhofsstandort endeten im Jahr 1868 mit dem Kompromiss eines Bahnhofsneubaus an der alten Stelle. Im Jahr 1871 konnte der repräsentative Hauptbahnhof eingeweiht werden. Dass die Verlegung des Bahnhofs in das Stadtzentrum gescheitert war, hatte für die städtische Entwicklung Zürichs einschneidende Konsequenzen. Die Identität von Stadt- und Verkehrszentrum wurde schließlich durch eine vollständige Umorientierung der Stadt kompensiert. Um den Bahnhof herum entstand ein neues Zentrum aus Geschäfts- und Luxusbauten, eine moderne City.
Auch in Zürich erweist sich der neue Hauptbahnhof aus dem Jahr 1871 der Verkehrsentwicklung nicht gewachsen und bereits 4 Jahre nach seiner Eröffnung entstehen erste Pläne für eine Erweiterung der Bahnanlagen. In den 1890er Jahren wird der Züricher Bahnhofskonflikt akut. Akteure darin sind vor allem die privaten Eisenbahngesellschaften, der schweizerische Staat und die Stadt Zürich. Verschiedene Bahnhofsprojekte konkurrieren miteinander. Eine Lösung scheitert allerdings an den Gegensätzen zwischen Staat und privaten Eisenbahngesellschaften. Die Gegensätze enden schließlich mit der Verstaatlichung der schweizerische Eisenbahnlinien im Jahr 1902, die ein Jahrzehnt der Provisorien beendet. Allerdings bedeutet auch die Verstaatlichung noch lange nicht das Ende des Konfliktes zwischen Stadt-

18 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983

und Eisenbahnraum: "Ein Rahmenprogramm zur Sanierung aller Zufahrten, örtlichen und regionalen Anlagen entsteht erst 1954 und wird in den 1960er und 70er Jahren teilweise verwirklicht - 100 Jahre nach der Erkenntnis der Problematik der Züricher Bahnanlagen"[19]. Das heutige Erscheinungsbild von Zürich ist zu großen Teilen ein Produkt dieses über Jahrzehnte ausgetragenen Konfliktes und der Konkurrenzen der verschiedenen Organisationsformen industrieller Mobilität, der "Eisenbahnschlachten".
Für das in der Untersuchung behandelte konkrete Beispiel der Karlsruher Bahnhofsfrage spielten zwei weitere Fallbeispiele eine besondere Rolle: Die Verlegung des Frankfurter Bahnhofs und die Neuordnung der Stuttgarter Bahnhofsverhältnisse.
Der Frankfurter Hauptbahnhof entstand im Jahr 1888 aus der Zusammenlegung der bisher bestehenden drei Bahnhöfe[20]. Der neue Hauptbahnhof wurde aus betriebstechnischen Gründen außerhalb der städtischen Bebauung angelegt. Zunächst hatten die drei beteiligten privaten Bahngesellschaften eine Identität von Stadtzentrum und Verkehrszentrum angestrebt. Die innerstädtische Grundstückspekulation machte diese Pläne aufgrund des enormen Platzbedarfs einer modernen Bahnhofsanlage allerdings illusorisch. Ohne eine Beeinträchtigung des laufenden Zugverkehrs konnte die für damalige Verhältnisse gigantische Bahnanlage in relativ kurzer Zeit am Stadtrand errichtet werden. Der „größte Bahnhof der Welt“ beeindruckte durch seine monumentale Bauweise. Frankfurt wurde zum Synonym des Bahnhofs als einer „Kathedrale der Mobilität“. Der Vorbildcharakter wird anhand zeitgenössischer Äußerungen deutlich. Der Psychologe und liberale Politiker Willy Hellpach, auf dessen Untersuchungen zu "Nervosität und Kultur" noch an anderer Stelle näher eingegangen wird, bewertete den Frankfurter Bahnhof 14 Jahre nach dessen Eröffnung folgendermaßen: "Wir unterhielten uns über die neuen deutschen Bahnhöfe und spendeten dem Frankfurter die Palme der Vollkommenheit"[21].
Der Bahnhof rückte mit dem neuen Standort jedoch auch 580 Meter gegenüber dem bisherigen Zentralbahnhof von der Stadtmitte ab. Die Lösung des Bahnhofsproblems durch eine Vergrößerung der Entfernung von Stadtmitte

19 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983, S.214

20 Kyrieleis, Gisela:“Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof“. In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349

21 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902, S.30

und Verkehrszentrum, machte das Frankfurter Projekt zu einem umstrittenen stadtplanerischen Eingriff. Die gängige Lehrmeinung der Stadtplanung ging um die Jahrhundertwende von einer Identität von Wirtschafts- und Verkehrszentrum aus. Die Deutsche Bauzeitung bewertete in einem Artikel aus dem Jahr 1891 die Frankfurter Alternative negativ und betonte, "dass die von der Eisenbahnverwaltung ursprünglich nicht geplante, aber von der Stadt gewünschte Hinausschiebung des Bahnhofes ein Fehler war"[22]. Die Diskussionen um Bahnhofsverlegungen in den Folgejahren orientierten sich am Frankfurter Modell. So auch die Diskurse um die Karlsruher Bahnhofsfrage, die Frankfurt je nach Zielsetzung als Positiv- oder Negativbeispiel zur Illustrierung ihrer Anliegen einbrachten. Nach 20 Jahren kontroverser Verhandlungen zwischen der Stadt, den drei Bahngesellschaften und Preußen blieb die Realisierung der Bahnhofsanlage in den Jahren 1883 bis 1888 im Hintergrund. Die öffentliche Aufmerksamkeit konzentrierte sich auf andere öffentliche Infrastrukturmaßnahmen. Die Errichtung vollzog sich fast unbemerkt von den Frankfurter Bürgern, die den Bahnhof als Sehenswürdigkeit erst in den Tagen nach seiner Eröffnung entdeckten. Dann jedoch massenhaft. Am ersten Sonntag seines Betriebs pilgerten ca. 40.000 Schaulustige zu den neuen Bahnanlagen.

Die Entwicklung der Stuttgarter Bahnhofsverhältnisse wies nicht nur eine geographische Nähe zu Karlsruhe auf, sondern auch eine z.T. starke inhaltliche und zeitliche Parallelität. Der Stuttgarter Bahnhof, der im Jahr 1844 mit 4 Durchgangsgleisen angelegt wurde, erfuhr in den Jahren 1864-69 eine erhebliche Erweiterung der Anlagen auf 8 Durchgangsgleise. Um die Jahrhundertwende stieß auch die erweiterte Bahnhofsanlage auf ihre Kapazitätsgrenzen. Mit über 7 Millionen Reisenden im Jahr gehörte Stuttgart zu den Verkehrsschwerpunkten im Deutschen Reich. Eine Erweiterung der bestehenden Anlagen erschien nicht zweckmäßig, so dass ein Neubau für die Württembergische Hauptstadt projektiert wurde. Als Bahnhofstyp wählte die württembergische Eisenbahndirektion bindend einen Kopfbahnhof. Nach dieser Entscheidung setzte ein Konflikt um den künftigen Standort ein. Die Stadt Stuttgart sprach sich für den Verbleib des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle aus, während die Generaldirektion eine Verlegung der Bahnhofsanlage um ca. 500 Meter favorisierte. Das Verlegungsprojekt bestand allerdings lediglich in einer Verkürzung der innerstädtischen Gleisanlagen um 500 Meter. Eine neue Trassenführung durch die Stadt war nicht not-

---

22 Deutsche Bauzeitung Nr.49/1891, S.294. zitiert in: Franz Kretz:"Bahnhoffrage Karlsruhe. Auszüge aus technischen Werken und Zeitschriften, Kammer- und Stadtraths- Sitzungen". Karlsruhe 1901, S.3

wendig. Trotz dieses verhältnismäßig geringen Eingriffs in den städtischen Raum, regte sich in der Stadt Widerstand. Die Argumentation gegen eine Verlegung verwies auf die ökonomischen Nachteile für die aktuellen bahnhofsnahen Geschäfts- und Restaurationsbetriebe.
Im Oktober 1903 hatte die württembergische Generaldirektion drei Projekte vorgelegt, am 6. und 7. März 1906 erörterte der württembergische Landtag das Stuttgarter Bahnhofsprojekt. Die Stadt Stuttgart hielt jedoch an ihrer Ablehnung der Verlegung fest. Stadtrat und Bürgerausschuss beschlossen am 31.Mai 1907, dass eine Verlegung des Bahnhofs nicht den städtischen Interessen entspreche. Gegen den Widerstand der Stadt setzte die Eisenbahndirektion ihre Vorstellungen jedoch schließlich durch. Brunold bewertet den Entscheidungsprozeß folgendermaßen: „All der verwaltungstechnischen Vorgänge ungeachtet, muß das ganze Verfahren als undemokratisch angesehen werden“[23].
Nachdem die Entscheidung für eine Verlegung gefallen war, schrieb die württembergische Generaldirektion einen Wettbewerb für die Gestaltung der Bahnhofsanlagen aus. Vorgegeben waren neben dem Stadtbauplan auch der zukünftige Grundriss der Bahnhofsanlagen. Die Eisenbahndirektion weigerte sich allerdings, den Gewinnerentwurf von Paul Bonatz als Grundlage für eine Auftragserteilung zu akzeptieren. Die württembergische Eisenbahndirektion ließ sich in einem Gutachten vom Januar 1912 bestätigen, dass nur sie die alleinige Planungsinstanz sein konnte. Das Gutachten sprach sich explizit für die Realisierung eines ebenfalls vorliegenden Eigenentwurfs der Eisenbahnverwaltung aus. Um den Auftrag für die Bahnhofsgestaltung schließlich doch zu bekommen, musste sich der Architekt des Siegerentwurfs den detaillierten Vorgaben der staatlichen Eisenbahnverwaltung beugen. Nach einer umfassenden Anpassung seines Entwurfes an die Vorstellungen der staatlichen Stellen, erhielt das Architektenbüro Bonatz & Schober den Zuschlag.
Brunold geht in seiner Fallstudie über das konkrete Beispiel hinaus und analysiert auch die Vorstellungen von Stadt und Stadtraum, die sich in dem Konflikt um die Stuttgarter Bahnhofsverlegung identifizieren lassen. Er gelangte angesichts des Bahnhofskonflikts zu zwei grundsätzlichen Thesen, die das Verhältnis zu dem Phänomen Stadt charakterisieren:

---

23 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.49

1. „Die Verkehrsplanung bestimmte die Stadtplanung- und nicht umgekehrt“[24]. Diese These geht von einer Hierarchisierung von Stadtraum und industriellem Transportraum aus. Die Eisenbahn ist das städtebildende Element, während die Stadt nur auf die Vorgaben des industriellen Massenverkehrs reagieren konnte.
2. „In der Formung der Stadt sah man nichts weiter als das räumliche Ergebnis ökonomischer Prozesse“[25], d.h. die Dominanz ökonomischer Leitvorstellungen als Strukturelement des Urbanisierungsprozesses.

Als idealtypische Grundmuster lassen sich aus den Fallbeispielen analysieren:

1. Ein Konflikt zwischen städtischer Verwaltung und staatlicher Eisenbahnverwaltung.
2. Innerstädtische Kontroversen um den zukünftigen Bahnhofsstandort.
3. Als technischer Lösungsansatz: Hochlegung der Eisenbahnanlagen mit Unterführung der innerstädtischen Verkehrslinien. Die Lösungsalternative einer Überführung der städtischen Verkehrslinien über die Gleiskörper wurde von den Gemeinden abgelehnt.
4. Verstaatlichung des Eisenbahnsektors.

Für den konkreten Gegenstand der folgenden Untersuchung fällt das letzte Grundmuster für die „Karlsruher Bahnhofsfrage“ aufgrund der spezifisch badischen Gegebenheiten weg. Die badische Eisenbahn wurde von Beginn an als eine staatliche Einrichtung geplant und betrieben. Sie nahm somit die Verstaatlichungstendenzen in einem Teil der anderen deutschen Staaten vorweg. Den restlichen Grundmustern liegt eine zentrale Fragestellung zugrunde, die auch für die folgende Untersuchung als Orientierung gilt:
Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen der Definition städtischer Realität und den Erfahrungen und Voraussetzungen industrieller Mobilität ?

Gegenstand der Untersuchungen ist die Entwicklung der Karlsruher Bahnhofsverhältnisse im Zeitraum von 1843 bis 1913. Im Jahr 1843 wurde Karlsruhe in die Vernetzung des Eisenbahnzeitalters eingebunden. Als Haupt- und Residenzstadt des Großherzogtums Baden erhielt Karlsruhe ei-

24 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.12

25 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.30

nen für die damalige Zeit repräsentativen Bahnhof, der nach den Plänen des Professors am Polytechnikum, Friedrich Eisenlohr, errichtet wurde. Die Organisation industrieller Massenmobilität beinhaltete ein originelle Bauaufgabe ohne Vorbild. Die Lösungsansätze, die Eisenlohr dabei entwickelte, wirkten richtungsweisend auf den Bahnhofsbau der kommenden Jahrzehnte. Wie groß die Unsicherheit bei der Bewältigung des Phänomens Eisenbahn, speziell das Phänomen des Bahnhofs, war, zeigen die damaligen Versuche einer Definition. Die Leitfragen dabei waren: Was ist ein Bahnhof und aus welchen Bestandteilen setzt sich ein Bahnhof zusammen ? Die Unsicherheit resultierte auch aus der Vermengung zweier Räume, die nirgends sonst in dieser Form aufeinander trafen: Der industrielle Raum der Eisenbahn, die Schienen, Weichen, Werkstätten, Rohstofflager usw. und der öffentliche Raum, in dem der Reiseverkehr vermittelt wurde. Das Nebeneinander derart konträrer Räume erforderte eine Anpassungsleistung, die sich im Bahnhof materialisierte.
Das städtische Wachstum und die Entwicklung der Massenmobilität konnten in den Jahren des Errichtung der ersten Generation von Bahnhöfen nicht vorhergesehen werden. Jede Form von Prognose erwies sich anhand der realen Entwicklung als Spekulation. Eine Revolutionierung der Wirtschaftsform ist ebenso wie ein grundlegender Wandel der Wahrnehmung der Grundkonstanten von Raum und Zeit oder eine sich verändernde Definition gesellschaftlichen Zusammenlebens in ihren konkreten Auswirkungen nicht erfassbar. Urbanisierung und Mobilität gerieten in einen Konflikt. Der Bahnhof wurde zum Symbol der Auseinandersetzung um das grundlegende Verhältnis von Stadtraum und industriellem Mobilitätsraum.
In den Jahren von 1866 bis 1913 fand in Karlsruhe das statt, was als „Karlsruher Bahnhofsfrage“ umschrieben wurde. Dabei verband sich mit der Diskussion um diverse Lösungsalternativen eine Selbst- Verständigung der Beteiligten über die Auswirkungen und die Tendenzen der Moderne. Diesen Verständigungsprozess mit seinen wechselnden komplexen Konfrontationen und Koalitionen zeichnet die chronologische Aufarbeitung der Karlsruher Bahnhofsfrage nach. Im Mittelpunkt der Bahnhofsfrage stand auf den ersten Blick die Angleichung der Bedürfnisse von innerstädtischer Mobilität und Eisenbahn. Die öffentliche Diskussion weist dabei drei Höhepunkte auf: Der Ausbau des bestehenden Bahnhofs Anfang der 1880er Jahre, die Konkurrenz zwischen den Plänen zur einer Höherlegung des bestehenden Bahnhofs und einer Lösung der Verkehrsprobleme durch den Bau von Straßenüberführungen und schließlich die Durchsetzung einer bis dahin fast unbeachteten Alternative der Verlegung des Bahnhofs aus der Stadtmitte heraus in den Jahren 1900 bis 1902. Den Abschluss dieser Betrachtungen

bilden die offiziellen und populären Aneignungsprozesse der neugeschaffenen städtischen Strukturen. Der neue Bahnhof wurde rituell in das Alltagsleben der Stadt integriert. Neben eine offizielle Einweihungsfeier mit der entsprechenden Prominenz aus Stadt und Land, trat eine improvisierte und stark symbolisch aufgeladene Aneignung durch die Einwohner der Stadt.
Mit der Entscheidung für die Verlegung und den Neubau des Bahnhofs an der südlichen Peripherie der Stadt war zwar die Karlsruher Bahnhofsfrage zu einem Ende gebracht, die Konflikte um den Karlsruher Bahnhof fanden allerdings einen weiteren Ansatzpunkt: Die Gestaltung des Bahnhofs. Im Jahr 1904 schrieb die badische Eisenbahnverwaltung einen Fassadenwettbewerb für den neuen Personenbahnhof unter den deutschen Architekten aus. Der Gewinner- Entwurf stammte von dem Karlsruher Architektenbüro Billing/ Vittali. Hermann Billing galt als das herausragende Talent einer modern- avantgardistischen Architektur in Baden. Der sich an den Architektenwettbewerb anschließende Konflikt um die Kriterien der Realisierung von Bahnhofsbauten wurde erneut vor dem badischen Parlament ausgetragen. Zur Debatte standen nicht nur ästhetische oder finanzielle Fragen, sondern in einem hohen Maß die Funktion eines Bahnhofs und dessen Einbindung in den städtischen Raum, also grundsätzliche Erörterungen.
Bei der Analyse der Entwicklungen ergab sich eine starke Einbindung der sich damals aktuell formierenden wissenschaftlichen Disziplin des Städtebaus mit den lokalen Fragestellungen. Die Einbindung erfolgte vor allem in einer Person: Reinhard Baumeister. Der Mit- Begründer des wissenschaftlichen Städtebaus und Professor an der Technischen Hochschule verfolgte nicht nur über die Jahrzehnte die Bahnhofsfrage in seiner Wahlheimat, er prägte als Stadtverordneter und Gutachter, als Fachautorität und Autor von Leserbriefen und Presseartikeln den Verlauf und die Inhalte des öffentlichen Diskurses. Der wissenschaftliche Städtebau entstand als Antwort auf eine umfassende Krise der Stadt. Die Stadt des Industriezeitalters verlor ihre Funktion und ihre materielle Funktionsfähigkeit. Baumeister reagierte mit einer Technisierung der Definition von Stadt. Er verstand sich als „Stadt-Ingenieur“. Sein Augenmerk lag bei dem Aufbau von Infrastrukturnetzen, die letztlich die Basis modernen Lebens bildeten. Damit formulierte Baumeister ein radikal neues Bild von Stadt. Dieses mentale Muster „Stadt“ steht im Mittelpunkt des Kapitels zur Wechselwirkung von Bahnhofsfrage und Städtebau. Dabei ergaben sich die von Baumeister formulierten Thesen zum „Organismus Stadt“ als repräsentativ für die Veränderungen der kollektiven Wahrnehmung von Stadt. Die real existierende Stadt wird in Kontrast gesetzt zur Idealstadt, dem Bild der Stadt in den Köpfen der Menschen. Den logischen Endpunkt der Überlegungen des Stadt- Ingenieurs finden

sich schließlich in den Konzeptionen einer „funktionellen Stadt", die in den 1920er Jahren von Mitgliedern der internationalen Architektur- Avantgarde formuliert wurden.
Als Leitfragen und Zielsetzungen der Arbeit wurden eingangs der Definitionsprozess städtischer Realitäten und die Prozesse der Verarbeitung der neuen Erfahrungswelten von massenhafter gesellschaftlicher Mobilität formuliert. Mit anderen Worten: Die Wechselprozesse von Technik, Gesellschaft und Individuum mit ihren Auswirkungen auf das städtische Lebensumfeld. Das konkrete historische Fallbeispiel der Karlsruher Bahnhofsfrage lieferte einen komplexen Ansatz, um derartige Entwicklungen aufzuzeigen. Im abschließenden Kapitel wird versucht diese Ergebnisse in den Zusammenhang der Veränderung gesellschaftlicher, aber eben auch individueller mentaler Strukturen einzuordnen. Gesellschaftliche Veränderungsprozesse sind keine übermenschlichen Gesetzmäßigkeiten, sondern sie sind das Produkt einer tendenziell gleichlaufenden Veränderung individueller Verhaltens- und Denkmuster. Erich Fromm lieferte in seinem Modell des „Gesellschaftscharakters" ein Instrument, um derartige Wechselwirkungen analysierbar zu machen. Eine Annäherung an diese diffizile und komplexe Fragestellung soll auf zwei Wegen unternommen werden:
- Zeitgenössische Fachliteratur
Wie Radkau zuletzt in seiner Studie über das nervöse Zeitalter deutlich machte[26], bietet das Phänomen der Nervosität einen Schlüssel zur Selbstinterpretation der Jahrhundertwende. Die Studie über das Großstadtleben von Georg Simmel aus dem Jahr 1902[27] versucht ebenso wie die Untersuchung über „Nervosität und Kultur" des Psychologen Willy Hellpach aus dem gleichen Jahr[28], die individuellen Veränderungsprozesse wissenschaftlicher Erklärung zugänglich zu machen. Das Interessante an der Untersuchung von Hellpach ist seine lokale Einbindung. Seit dem Jahr 1904 war Hellpach als Privatdozent an der Technischen Hochschule in Karlsruhe tätig, wo er im Jahr 1906 habilitierte und im Jahr 1911 zum außerordentlichen Professor

26 Radkau, Joachim: „Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler". München 1998
Radkau, Joachim: „Die wilhelminische Ära als „nervöses Zeitalter", oder: Die Nerven als Netzwerk zwischen Tempo- und Körpergeschichte". In: Geschichte und Gesellschaft 20/1994, S.211-241

27 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131

28 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902

berufen wurde. Beide, Simmel und Hellpach, setzten die psychische Verfassung mit der modernen technischen Lebensumwelt in Beziehung.
- Beispiele individueller Verhaltens- und Denkmuster aus dem lokalen Kontext der Karlsruher Bahnhofsfrage.
Die Bahnhofsfrage mobilisierte die Menschen im lokalen Umfeld und provozierte eine grundlegende Auseinandersetzung mit den Einwirkungen moderner Technik auf die eigene Lebenswelt.
Am Ende der Betrachtungen sollen Tendenzen des Gesellschaftscharakters identifiziert werden.

3. Der Karlsruher Bahnhof von 1843 - oder: Was ist ein Bahnhof ?

Mit dem Beginn des „Eisenbahnzeitalters“ veränderten sich die Vorstellungen von Mobilität grundsätzlich. Eisenbahntrassen durchzogen das Land und fügten sich zu einem immer dichter werdenden Netz von Verkehrslinien zusammen. Die Eisenbahn veränderte das Landschaftsbild einschneidend. Brücken, Felseinschnitte, Erdaufschüttungen und Tunnels formten die Natur nach den Bedürfnissen des neuen Verkehrsmittels[29]. Die mechanisierte Bewegung verlangte nach einer weitgehend ebenen und glatten Oberfläche. Die Natur konnte diese Bedingungen nicht bieten, also schuf sich die industrielle Mobilität ihre eigene Umwelt. Der Aufbau von Eisenbahnlinien stellte neuartige Anforderungen an Ingenieure und Material.

Eine Eisenbahnlinie hatte zunächst die primäre Funktion zwei Punkte zu verbinden. An diesen Endpunkten ergab sich die Notwendigkeit den Verkehr zu organisieren. Zu diesem Zweck mussten Stationen errichtet werden. In dem Bedürfnis das Neue mit den Begriffen des Bekannten zu fassen, erhielten die Stationen die Bezeichnung „Bahnhof“ als Ableitung der althergebrachten Posthöfe. Hinter der sprachlichen Strategie der Aneignung verbarg sich jedoch ein radikal neuartiges Problem: Die Organisation industrieller Mobilität. Die Transportmaschinen, die eisernen Wege, die mechanischen Geschwindigkeiten revolutionierten die Bedürfnisse, die an eine Verkehrsstation gestellt wurden. Die Bauaufgabe „Bahnhof“ war ohne historisches Vorbild. Ohne Erfahrungen, ohne Richtwerte forderte diese Bauaufgabe die Kreativität und Originalität der Ausführenden heraus. Der Bahnhof ordnete sich in die Reihe technischer Zweckbauten ein, deren Bedarf erst mit den Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozessen geschaffen wurde.

Im Jahr 1837 versuchte der Berliner Architektenverein eine erste Definition der Bauaufgabe „Bahnhof“. Heraus kam eine Liste mit Räumen unterschiedlichster Funktion, die zusammen ein Ganzes bildeten. Der Bahnhof löste architektonische Zusammenhänge auf und konstituierte sich als Bahnhofsanlage. Diese Anlage setzte sich zusammen aus[30]:

---

29 Einen eindrucksvollen Überblick über die Dimensionen der Landschaftsveränderung gibt die Fotosammlung „Kunstlandschaften. Brücken und Trassen für die Eisenbahn“. In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985,, S.206-217

30 Siehe Barbara Neu: "Saarländische Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts". (Magisterarbeit, veröffentlicht im Internet)

1. Warteräumen für die abreisenden Passagiere
2. Aussteigehalle
3. Portal mit Türmen
4. Geschäfts- und Wohnräume für Beamtenpersonal
5. Gepäckräume
6. Frachtraum
7. Lokomotivschuppen
8. Wagenhäuser
9. Werkstätten
10. Lagerräume für Brenn- und Schmiermaterial

Die reine Aufzählung verdeutlicht den komplexen Charakter einer Bahnhofsanlage in der Anfangszeit der Eisenbahn. Betrachtet man zudem, dass die einzelnen Räume zueinander in funktionalen Beziehungen standen, ergibt sich ein kompliziertes Problem räumlicher Organisation. Daneben ergaben sich Forderungen aus dem Bahnbetrieb und der gesellschaftlichen Realität, der die Bahnhofsanlage genügen musste. In Bezug auf die Reisenden bedeutete dies z.B.: „Die abgehenden und die ankommenden Passagiere sollen streng geschieden werden, ebenso die Reisenden verschiedener Klassen. Passagiere dürfen die Bahn nicht kreuzen"[31].
Mit der Technizität der Gesamtanlage und dem Organisationsproblem verband sich auch eine neue Definition architektonischen Sinngebung. Eine Bahnhofsanlage musste funktionieren wie ein Mechanismus. Der Bau eines Bahnhofes richtete sich nach dem Kriterium der Effizienz aus. Das Ziel bestand darin, alle Betriebsvorgänge möglichst reibungslos ineinander übergehen zu lassen. „Zum ersten Mal werden einzelne Arbeitsstufen und Betriebsvorgänge als kleinste Zeitabschnitte aufgefaßt, addiert und in einer möglichst günstigen Folge für den Gesamtprozeß aneinandergefügt"[32]. Wie die Eisenbahn die Transportgeschwindigkeit beschleunigte, beschleunigte der Bahnhof die Vermittlung von Mobilität. Der Zeitfaktor bekam mit der Einführung der Eisenbahn eine neue Dimension. Eisenbahn und Zeitwahrnehmung verbanden sich zu einem Komplex. Architektonischer Ausdruck dieser Entwicklung war die Bahnhofsuhr. Seit 1850 wurde der Uhr für eine

---

31 Allgemeine Bauzeitung, Nr.19-21,1838, „Über Depots und Sammelplätze für Waren und Reisende (Stazionsplätze) bei Eisenbahnen". Zitiert nach: Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte". Basel 1983, S.119

32 Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968, S.43/44

Bahnhofsanlage obligatorisch. In diesem Jahr veröffentlichte der „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ seine Schrift „Grundzüge für die einheitliche Gestaltung der Eisenbahnen in Deutschland“. In § 83 tauchte die Bahnhofsuhr auf, die sowohl vom Bahnhofszugang, als auch von den haltenden Zügen aus zu sehen sein sollte. Die architektonische Lösung dieser Aufgabe führte zu dem charakteristischen Uhrturm[33]. Dieser prägte als Gestaltungselement die äußere Erscheinung des Bahnhofes. Die Eisenbahn gab einen veränderten Zeittakt vor, die Bahnhofsuhr symbolisierte diese neue Zeit.

Ein Bahnhof widersprach der traditionellen Aufgabenstellung eines Gebäudes. Kaum ein Mensch betritt einen Bahnhof, um sich mehr oder weniger dauerhaft darin aufzuhalten. Das Ziel eines Bahnhofs liegt in der Vermittlung zweier Räume, des Stadtraums und des industriellen Transportraums. Das Gebäude „Bahnhof“ ist konzipiert als ein Durchgangsraum. Diese transitorische Funktion symbolisierte ein verändertes Raumverständnis, das durch die Eisenbahn transportiert wurde. Auch hier lieferte der Bahnhof die architektonische Materialisierung dieser veränderten Raumstrukturen. Die Eisenbahn degenerierte den Reiseraum zu einem nicht mehr physisch erfahrbaren Zwischenraum. Zwischen Abfahrt und Ankunft existierte kein Raum mehr. Dies war der Inhalt des Motivs der Tötung des Raumes, das im Zusammenhang mit der Eisenbahn in den Anfangsjahren häufig assoziiert wurde. Der Bahnhof formte den Ausgangs- und Endpunkt einer Eisenbahnreise zu einem beschleunigt zu durchlaufenden Transitraum.

Ein weiteres Moment, das die Errichtung von Bahnhofsanlagen in der Anfangszeit zu einem Abenteuer machte, lieferte ihre Dimensionierung. Es lagen keine verlässlichen Schätzungen zum Verkehrsaufkommen vor. Weder für den Personenverkehr und erst recht nicht für den am Anfang völlig unterschätzten oder gar ignorierten Güterverkehr existierten Richtwerte. Ein Vergleich der frühen Bahnhofsbauten zeigt die unterschiedlichsten Prognosen, von denen beim Bau ausgegangen wurde. Wenn der gegenwärtige Bedarf auf einer unsicheren Schätzung beruhte, waren für den zukünftigen Bedarf Prognosen nahezu unmöglich. Bereits die Entwicklung in den ersten Jahren des Eisenbahnzeitalters ließ alle Prognosen zu reiner Spekulation werden. Und diese Tatsache war den planenden und ausführenden Ingenieuren/ Architekten nur zu bewusst. Der Bahnhof der Pionierzeit konnte schon von der Konzeption her kein Werk für die Ewigkeit sein. Die frühen Bahnhofsbauten waren Provisorien, die möglichst flexibel auf die Anforderungen

33 Krings, Ulrich: "Bahnhofsarchitektur: deutsche Grosstadtbahnhöfe des Historismus". München 1985, S.78ff

der Zukunft reagieren sollten. Die Flexibilität als Maßstab kennzeichnete die bauliche Gestaltung und die Bauausführung.
Für diese gestalterische Herausforderung wählte der Leiter des badischen Staatsbauwesens, Heinrich Hübsch, den Lehrer an der Bauschule des Polytechnikums, Friedrich Eisenlohr. Sein Kollege am Polytechnikum, der ebenfalls seine Ausbildung unter Friedrich Weinbrenner erfahren hatte, teilte die architektonische Grundeinstellung von Hübsch. Dieser hatte im Jahr 1828 unter dem Titel "In welchem Style sollen wir bauen?" den herrschenden Klassizismus im antiken Stil in scharfer Form kritisiert. Statt dem "Lügen-Styl" sollte sich der Baumeister der Gegenwart auf die Eigenarten seiner Zeit und Kultur besinnen. Friedrich Eisenlohr schloss sich der Kritik von Hübsch an. In einer programmatischen Eröffnungsrede am Polytechnikum im Jahr 1833 forderte Eisenlohr einen zeitgemäßen Baustil[34]. So wie jeder Mensch ein Aggregat seiner Zeit und seines Kulturkreises war, musste auch jedes Kunstwerk als Schöpfung eines Individuums ein originaler Ausdruck der Zeit und Kultur sein. Der Baukunst kam als einer Grundbedingung menschlichen Daseins eine besondere Funktion zu: "Die Baukunst ist somit eine Sprache der Zeiten und Völker, ein Ausdruck ihres physischen und geistigen Zustandes"[35]. Eine Anlehnung an die antike Formensprache musste Eisenlohr somit vehement ablehnen. Antike und Gegenwart besaßen keine Verbindungen mehr zueinander. Antike Elemente mussten als Fremdkörper in der sich verändernden Welt des 19. Jahrhunderts erscheinen. "Griechische Baukunst ist untergegangen und längst hinabgesunken ins Reich der Vergangenheit, dort ruht sie als Gewesenes, jetzt Abgeschlossenes, als unveränderliches Eigenthum griechischen Geistes"[36]. Die Gegenwart sollte ihre eigenen Ausdrucksmittel finden, die aus den kulturellen Gegebenheiten entwickelt werden mussten. Eisenlohr erstrebte eine kreative Auseinandersetzung mit der eigenen Zeit und Kultur. Die Herausforderungen der badischen Eisenbahnbauten gaben ihm dazu ausreichende Gelegenheit.

---

34 Friedrich Eisenlohr: "Rede über den Baustyl der neueren Zeit und seine Stellung im Leben der gegenwärtigen Menschheit". Karlsruhe 1833

35 Friedrich Eisenlohr: "Rede über den Baustyl der neueren Zeit und seine Stellung im Leben der gegenwärtigen Menschheit". Karlsruhe 1833, S.13

36 Friedrich Eisenlohr: "Rede über den Baustyl der neueren Zeit und seine Stellung im Leben der gegenwärtigen Menschheit". Karlsruhe 1833, S.17

3.1 Lösungsansätze

Bahnhöfe waren in erster Linie technische Anlagen zur Vermittlung von Verkehr. Im Gegensatz aber zu anderen technischen Gebäuden wie Gaswerken, Fabriken und Schlachthöfen, die zeitgleich entstanden, wirkten Bahnhöfe in die Öffentlichkeit. Im ersten Jahr nach der Eröffnung des Karlsruher Bahnhofs durchliefen über 260.000 Reisende die Anlage. Kein anderes öffentliches Gebäude wies einen derartigen Publikumsverkehr auf. Die Bahnhöfe der ersten Generation wurden zumeist an die Peripherie der Städte gebaut. Als Verkehrsmittelpunkte entwickelten sie sich jedoch schnell zu Orientierungspunkten im Stadtgefüge. Bereits im Jahr 1838 definierte der Berliner Architektenverein den Bahnhof als modernes Stadttor[37]. Ein Portal mit Türmen definierte den Bahnhof architektonisch als Eintritt in die Stadt.

Somit standen sich von Anfang an zwei Konzepte gegenüber, die den Bahnhof zum einen als rein technischen Nutzbau oder als städtebaulichen Orientierungspunkt interpretierten. Das jeweilige Konzept hatte entsprechende Auswirkungen auf die Vorstellungen der ästhetischen Gestaltung der Anlagen. Die Anhänger des Nutzbau- Konzeptes betonten den provisorischen Charakter, während die andere Seite die repräsentative Funktion als der technischen gleichberechtigt betonten. Großmöglichste Einfachheit stand gegen eine Ästhetisierung der Bauaufgabe. Sollte ein Bahnhof nur funktionieren, oder sollte er auch „schön“ sein ?

Die badischen Hochbauten der Eisenbahn lösten in der politischen Öffentlichkeit eine Debatte zur Frage der Angemessenheit aus[38]. Im Mittelpunkt standen die finanziellen Mittel, die der Staat für die Bahnhofsbauten aufwenden sollte. Während ein Teil der Abgeordneten in den Entwürfen und Bauten von Friedrich Eisenlohr orientalische Prachtentfaltung witterten und von palastähnlichen Luxusbauten sprachen, hielten die Befürworter die öffentliche Funktion der Anlagen hervor. Eisenlohr sah sich gezwungen, seine Auffassung der Bauaufgabe „Bahnhof“ zu rechtfertigen. Ein Bahnhof musste sich zwar nach Kriterien der Flexibilität richten, was jedoch nicht bedeutete, dass die Bauten als ein bewusstes Provisorium zu gestalten waren. Jedes öffentliche Gebäude und erst recht eines mit der Öffentlichkeitswirk-

---

37 Neu, Barbara: "Saarländische Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts". (Magisterarbeit, veröffentlicht im Internet), Kap. 1,2

38 Hippel, Wolfgang von: ""Überall sparsam, aber nirgends ärmlich...". Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Eisenbahn". in: Hippel, Wolfgang von (Hg.): "Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter". Ubstadt-Weiher 1990, S.145-184, S.145-155

samkeit eines Bahnhofes musste den Anforderungen einer vorangeschrittenen Zeit genügen. Die öffentliche Baukunst spiegelte den Stand der Wissenschaft wider und war Ausdruck von Kultur, Kunst und Gesittung einer Zeit. Sie hatte einen spezifischen Bildungsauftrag, einen Erziehungsauftrag im bildungsbürgerlichen Sinn. Ein Bahnhof musste entsprechend als ein dauerhaftes Bauwerk konzipiert werden, das „des Gegenstandes würdig, überall sparsam, aber nirgends ärmlich“[39] sein sollte. Technische und ökonomische Funktionalität mussten mit der Ästhetik der Gegenwart in Übereinstimmung gebracht werden. Der Bahnhof der Residenzstadt Karlsruhe wurde mit Gesamtbaukosten von 866.000 Gulden der weitaus teuerste Hochbau der badischen Eisenbahn. Hiervon entfielen 173.000 Gulden auf das Empfangsgebäude und 693.000 Gulden auf den technischen Teil der Anlage.
Die Gestaltung des Karlsruher Bahnhofs stand am Ende eines Lernprozesses. Eisenlohr „experimentierte“ mit der Herausforderung, welche die komplexe Bauaufgabe an die Kreativität des Baumeisters stellte. Sein Konzept des Karlsruher Bahnhofs war in mehrfacher Hinsicht richtungsweisend für die zukünftige Bahnhofsgestaltung[40]. Die weitgehende Differenzierung der Räume wurde durch deren Integration in einen geschlossenen Gebäudekomplex aufgehoben. Empfangsgebäude und Bahnsteighallen gingen direkt ineinander über. Die verschiedenen Räume waren in Funktionsgruppen zusammengefasst, was den Verkehrsablauf wesentlich beschleunigte. Der Reisende betrat den Bahnhof durch einen Arkadengang, der in eine Eingangshalle führte. Im Vergleich zu den Bahnhofsbauten des ausgehenden 19. Jahrhunderts, nahm sich diese Eingangshalle in ihren Dimensionen bescheiden aus. Sie bildete noch nicht den zentralen Raum der Anlage. Durch die Eingangshalle konnte der Reisende alle Funktionsräume, wie Warteräume, Post- und Gepäckschalter erreichen. Die eigentlichen Zentralräume der Anlage bildeten die Warteräume. Die Reisenden mussten, um zu den Gleisen zu gelangen die nach Klassen unterteilten Warteräume passieren. Diese Warteräume bildeten nach ihrer Dimensionierung die eigentlichen Aufenthaltsräume. Sie übernahmen die Transitfunktion. Die für den Verkehrsfluss notwendigen Funktionsräume waren innerhalb des Empfangsgebäudes ne-

39 Hippel, Wolfgang von: ""Überall sparsam, aber nirgends ärmlich...". Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Eisenbahn". in: Hippel, Wolfgang von (Hg.): "Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter". Ubstadt-Weiher 1990, S.145-184

40 Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968, S.43ff

beneinander angeordnet. Diese additive Reihung der Räume führte zu einem Aufbrechen traditioneller Gebäudestrukturen und zu einem langgestreckten schmalen Empfangsgebäude.
Neben dem Diskurs um den Bahnhof als Nutz- oder Repräsentationsbau, entwickelte sich auch ein Diskurs über die Mittel der Gestaltung. Nicht nur die Bahnsteighalle, sondern auch das Empfangsgebäude zeigten einen offensichtlich technischen Charakter. Die Frage, ob diese Technizität sich im Bauwerk wiederfinden sollte oder eine technische Camouflage zu bevorzugen sei, spaltete die Architekten und Ingenieure in „Konstruktionsfunktionalisten“ und „Symboliker“[41]. Während die Symboliker eine traditionelle Formensprache auch für technische Gebäude bevorzugten, versuchten die Konstruktionsfunktionalisten für die neuartigen Bauaufgaben auch eine originale Formensprache zu entwickeln. Friedrich Eisenlohr lehnte jede Verhüllung der Konstruktion ab, sondern betonte im Gegenteil die auf der Konstruktion aufbauende Formenbildung. Wie auch die populäre Antikisierung der Bauwerke, kritisierte Eisenlohr in harter Form die Scheinform und Lüge des Verhüllungsprinzips und setzte dem die Wahrheit als Konstruktionsprinzip entgegen.
Zunächst bildete ein kleinerer Glockenturm den architektonischen Mittelpunkt der symmetrischen Anlage. Eisenlohr verfolgte allerdings den Plan diesen Glockenturm durch einen hohen, das Gebäude weit überragenden Uhrturm zu ersetzen. Trotz der vorläufigen Ablehnung des Vorschlags, beharrte er auf der Durchsetzung dieses zentralen Gliederungselements, was ihm schließlich auch gelang. Trotz der parlamentarischen Einwände gegen die zu hohen Kosten dieses Luxus- Assecoires, erfolgte der Bau des prägenden Uhrturms. Welche Bedeutung der Uhrturm für Eisenlohr besaß, wird in der Legitimation deutlich. Der Uhrturm nahm die Funktion eines Schlusssteins und eines Zielpunkts der Anlage ein. Diese Metaphern umschreiben nicht nur die architektonische Funktion, sondern formulieren auch die Einsicht in die überragende Bedeutung der Zeit. Die Eisenbahn strukturierte das Zeitempfinden neu. Die Gleichmäßigkeit und Gleichförmigkeit mechanischer Bewegung fand ihre Entsprechung in der Bahnhofsuhr. Die Bahnhofsuhr wirkte als Taktgeber der neuen Zeit. Eisenlohr setzte dieser Entwicklung ein weithin sichtbares Zeichen.
Die neuartige Bauaufgabe des Bahnhofs hing eng zusammen mit dem Auftauchen neuer technischer Möglichkeiten. Die komplexen Konstruktionsaufgaben konnten nur mit Hilfe neuartiger Baustoffe realisiert werden. Stein

41 Krings, Ulrich: "Bahnhofsarchitektur: deutsche Grosstadtbahnhöfe des Historismus". München 1985, S.67ff

und Holz wurden ersetzt durch Stahl und Glas. Die Industrialisierung erfasste auch die Baukunst, der am Anfang des 19. Jahrhunderts gebräuchliche Terminus. Der Begriff Baukunst verwies auf die noch vorhandene umfassende Bildung der Baumeister. Die Trennung der Faches in Architektur als künstlerische Arbeit und in Bauingenieurwesen als der technisch- konstruktiven Seite, wurde in Preußen erst im Jahr 1876 vollzogen. Kunst und Technik standen sich noch nicht als Gegensätze gegenüber. Friedrich Eisenlohr stand in beiden Bautraditionen. Die erste Phase der Bahnhofsbauten in den 1830er und 1840er Jahren wurde von diesen universal ausgebildeten "Ingenieur- Architekten"[42] dominiert.
In den Anfangsjahren des Eisenbahnzeitalters konnten diese Universalisten die Bauaufgaben bewältigen, weil die Anlagen ein noch begrenztes Volumen aufwiesen. Der Bahnhof in Karlsruhe besaß z.B. eine Einsteighallehalle von 80 Metern Länge und 15 Metern Breite und zwei Aussteighallen von je 73 Metern Länge und 10 Metern Breite. Die Gleisanlagen hielten sich mit drei Durchgangsgleisen in einem überschaubaren Rahmen. Die späteren Bahnhofsbauten erreichten Dimensionen, die Planungsstäbe von Spezialisten verlangten. Die monumentalen Bahnhofshallen und Bahnsteighallen der 1880er Jahre waren in der überbauten Fläche ingenieurtechnische Spitzenleistungen aus Stahl und Glas. Der zweite Karlsruher Bahnhof, der im Jahr 1913 eröffnet wurde, verfügte über eine Bahnsteighalle mit einer Gesamtfläche von 29.700 qm. Sie bestand aus fünf "Schiffen" von je 21,5 Meter Breite, die 15 Durchgangsgleise beherbergten. Regierungsbaumeister Linde von der Eisenbahnverwaltung verglich die Schalterhalle mit berühmten Sakralbauten des Mittelalters. Das Freiburger Münster wies eine Mittelschiffbreite von 8 Metern weniger auf, der Kölner Dom war hier 4 Meter schmaler und das Straßburger Münster 2 Meter schmaler wie die neue Schalterhalle des Bahnhofs. Der Ingenieurbaustil, der für technische Zweckbauten dominierend wurde, setzte sich mit dem Eiffelturm zur Weltausstellung in Paris im Jahr 1900 ein eindrucksvolles Denkmal.

3.2 Die Standortsuche für den Karlsruher Bahnhof 1840/41

Das Eisenbahnzeitalter in Baden begann mit einer Entscheidung der badischen Regierung zugunsten einer Bahnverbindung der wichtigsten badischen Städte Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg im März 1838. Im Jahr 1840 wurde das erste Teilstück zwischen Mannheim und Heidelberg fertiggestellt. Im Jahr 1855 erreichte die Eisenbahn Basel. Die Planun-

42 Krings, Ulrich: "Bahnhofsarchitektur: deutsche Grosstadtbahnhöfe des Historismus". München 1985, S.59ff

gen für den Karlsruher Bahnhof wurden im Jahr 1841 akut. Die Badische Regierung und die Stadtverwaltung Karlsruhe begaben sich auf Standortsuche.
Die öffentlich diskutierten Alternativen, insgesamt waren neun verschiedene Projekte in Planung[43], machten zunächst eine Grundsatzentscheidung notwendig. Sollte der Bahnhof in Karlsruhe wie zuvor die Stationen in Heidelberg und Mannheim als Kopfbahnhof gestaltet werden, oder als Durchgangsbahnhof. Für die überwiegende Zahl der Stadtbahnhöfe der ersten Generation wählten die Eisenbahnverwaltungen die Form eines Kopfbahnhofs. Diese Form kennzeichnete die Anfangs- und Endpunkte von Eisenbahnverbindungen. Die Bahnhöfe konnten zentral in die Städte geführt werden, ohne das städtische Leben zu beeinträchtigen. Allerdings besaßen sie erhebliche betriebstechnische Defizite. Zum einen verursachte die Ein- und Ausfahrt einen erheblichen Rangierbedarf. Zum anderen limitierten die Stadteinfahrten die Fahrtgeschwindigkeit und stellten ein Sicherheitsrisiko dar. Die Ursache für die Beeinträchtigungen lag darin begründet, dass die Eisenbahnlinien an den Städten vorbei geführt wurden. Daher mussten die Stadteinfahrten durch eine enge Kurvenführung bewältigt werden, mit den entsprechenden Konsequenzen. Die badische Eisenbahnverwaltung hatte mit den Kopfbahnhöfen in Mannheim und Heidelberg derart schlechte Erfahrungen gemacht, dass sie für den Bahnhof in Karlsruhe diese Bauform ablehnte. Zudem lag die Bedeutung der Karlsruher Station von vorne herein nicht in ihrer Funktion als Endstation, sondern als wichtiger Durchfahrtpunkt auf der Nord- Süd- Achse.
Mit der Entscheidung zugunsten eines Durchgangsbahnhofs ergaben sich stadtstrukturelle Probleme. Die zukünftige Trassenführung sollte die stadtinterne Kommunikation nicht beeinträchtigen. Bei der ebenerdigen Trassenführung der Anfangsjahre der Eisenbahn, bedeutete dies vor allem, das die Eisenbahnlinie bestehende städtische Siedlungen nicht durchschneiden durfte. Andererseits befürchtete die Stadtverwaltung bei einer zu großen Entfernung des Bahnhofs von der Stadtmitte die Entstehung eines neuen Verkehrsmittelpunktes. Dieser würde schließlich zu der bestehenden Stadtmitte in Konkurrenz treten und einen großen Teil des Verkehrs aus dem Innern

43 Zu den diskutierten Alternativprojekten ausführlich: Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968, S.66-70

der Stadt ableiten[44]. Es musste ein Kompromiss gefunden werden, der zwischen Stadtstruktur und Stadtnähe vermittelte. Dabei kamen der Generaldirektion der badischen Eisenbahn die aktuellen Stadterweiterungspläne entgegen. Baudirektor Hübsch, Residenzbaumeister Schwartz und Stadtbaumeister Kuenzle hatten einen Plan ausgearbeitet, der eine potentielle Expansion nur im Westen der Stadt zuließ. Der Süden der Stadt sollte auf der Höhe Kriegsstrasse geschlossen bleiben. Karlsruhe sollte nicht in die Breite, sondern in die Länge wachsen. Damit war im Süden der Stadt der ideale Standort für den Bahnhof zu suchen. Hier konnten beide Voraussetzungen erfüllt werden: Stadtrandlage und Stadtnähe. Die Wahl fiel schließlich auf einen Standort am Ettlingertor, das einerseits die Siedlungsgrenze, andererseits den Punkt der maximalen Annäherung an die Stadtmitte um den Marktplatz markierte. Am 11. Mai 1841 genehmigte der Großherzog diesen Standort[45]. Mit dieser Entscheidung konnte Eisenlohr mit der konkreten Projektplanung beginnen. Am 15. April 1843 fuhr schließlich der erste offizielle Zug in den Karlsruher Bahnhof ein.

---

44 siehe: Manfred Berger:"Historische Bahnhofsbauten III. Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen". Berlin 1988, S.99-107

45 Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968, S.66-70

4. Chronologie der Karlsruher Bahnhofsfrage

4.1 Vorgeschichte

Die Standortwahl des Karlsruher Bahnhofs erfolgte im Jahr 1841 unter zwei Aspekten. Zum einen sollte der Haltepunkt der Eisenbahnlinie möglichst nahe an das Zentrum der Stadt herangeführt werden. Zum anderen aber auch die Störungen des Stadtlebens minimiert werden. Der Kompromiss zwischen Mobilitätsbedürfnis und Stadtentwicklung verwies die Eisenbahn auf den südlichen Stadtrand[46]. Nur etwa einen halben Kilometer vom Zentrum der Bürgerstadt, dem Marktplatz mit Rathaus und Stadtkirche, und der Hauptgeschäftsstrasse entfernt, vereinigte der Standort die Notwendigkeiten von Nähe und Ferne.

Allerdings galt dieses Urteil nur solange die Stadt- und Verkehrsentwicklung die Planungen der 1840er Jahre nicht überschritt. Die Stadtplanung erfolgte nach den Kriterien und Anforderungen der Gegenwart um 1840, für die bestehenden Verkehrsbedürfnisse und die Bevölkerungsdynamik einer vorindustriellen Gesellschaft. Und für diesen Aspekt genügte sie vollständig. Der Faktor Eisenbahn ließ sich in den Anfangsjahren noch in die Kategorien der Vertrautheit übersetzen. Die Eisenbahn erschien lediglich als eine Ausweitung der bestehenden Verkehrsmittel, das in die existierende Mobilitätsstruktur integriert werden konnte. Ihr Charakter als ein systemfremdes, neuartiges Transportmittel, das die Kategorien von Raum und Zeit veränderte, wurde nur von wenigen Zeitgenossen in aller Deutlichkeit identifiziert. Es war im Jahr 1843, in dem der Karlsruher Bahnhof eingeweiht wurde, als Heinrich Heine seine Betrachtungen über die mentalen Veränderungsprozesse anstellte, die durch die Mechanisierung und Industrialisierung des Transports ausgelöst wurden. Heine erkannte die revolutionierende Rolle der Eisenbahn und analysierte: "es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte und unsere Generation darf sich rühmen, daß sie dabeigewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise, in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum

46 Eine Erweiterung der Stadt war in den 1830er Jahren nur für die Gebiete im Westen und Südwesten vorgesehen. Während die südliche Peripherie die definitive Stadtgrenze bilden sollte. Siehe: Hans- Joachim Clewing:"Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Staatseisenbahn". Karlsruhe 1968 (Dissertation), S.65ff

getötet (..)"[47]. Auch die ökonomischen Konsequenzen wurden bereits antizipiert. Der Propagandist des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Deutschlands und deswegen auch Propagandist des Ausbaus der Eisenbahn, Friedrich List, kam bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Perspektiven ins Schwärmen: "Sie (Eisenbahnen) sind eigentliche Volkswohlfahrts- und Bildungsmaschinen"[48]. Nichts sollte mehr bleiben, wie es war. Doch genau daran glaubten die Planer bei Anlegung des Karlsruher Bahnhofs. Etwas, woraus ihnen kein Vorwurf gemacht werden kann, waren doch die anstehende Veränderungsdynamik der nächsten Jahrzehnte außerhalb der Vorstellungskraft der Zeitgenossen.

Die folgenden Jahrzehnte wurden jedoch von zwei Entwicklungslinien geprägt, die diese konservativen Kriterien der Bahnhofsplanung überrollten: Urbanisierung und industrielle Mobilität.
Im Jahr 1840 zählte die badische Residenzstadt 23484 Einwohner, die ein überschaubares Szenario für die Anfänge der technologische Transportrevolution der Eisenbahn bildeten. Auch im Jahr 1852 zeichneten sich noch keine drastischen Veränderungen ab. Die Zunahme der Bevölkerung belief sich in diesen 12 Jahren auf lediglich 713 Personen. Dementsprechend gering waren die baulichen Veränderungen im Stadtbild. Mit dem Beginn der 1860er Jahre gewann die Bevölkerungsentwicklung an Dynamik. Im Gründungsjahr des deutschen Kaiserreichs 1871, belief sich die Bevölkerung Karlsruhes bereits auf 36582 Personen. In den nächsten 30 Jahren wandelte sich das Gemeinwesen zu einer Großstadt mit 100.000 Einwohnern. Eine Größenordnung, die bei Eröffnung des Bahnhofs im Jahr 1843 noch unvorstellbar gewesen war.
Für den einsetzenden Urbanisierungsprozess bildete der Bahnhof einen zentralen Orientierungspunkt. Südlich des Bahnhofs entstand ein neuer Stadtteil, der zunächst die Bezeichnung „Bahnhofsstadtteil" erhielt und damit deutlich auf seinen Ursprung verwies. Im Jahr 1860 gab die Stadtverwaltung die Bebauung frei und damit den ursprünglichen Stadtbauplan auf. Im Jahr 1866 zählte der neue Stadtteil bereits 2000 Bewohner. Der Bahnhofsstadtteil wies dabei erhebliche infrastrukturelle Defizite gegenüber den

47 Heinrich Heine 1843. zitiert nach: Bayerl, Günter/ Ulrich Troitzsch (Hg.): Quellentexte zur Geschichte der Umwelt von der Antike bis Heute. Göttingen, Zürich 1998. S. 240/241

48 Friedrich List: Eisenbahnen und Kanäle, Dampfboote und Dampfwagentransport. In: Rotteck, Carl von/ Carl Welcker: Staatslexikon. Bd.4. Hamburg 1835, S.650ff. In: Treue, Wilhelm/ Herbert Pönicke/ Karl-Heinz Manegold: Quellen zur Geschichte der industriellen Revolution. Göttingen 1966. S.78-82. S.80

anderen Wohngebieten auf. Die Straßen waren unbefestigt und nicht kanalisiert. Der sich bildende Bahnhofsstadtteil war ein deutliches Zeichen für eine sich verändernde Siedlungsstruktur. Die Wohngebiete unterlagen einer Differenzierung und Homogenisierung, d.h. es entstanden bessere und schlechter Wohnlagen mit einer entsprechenden sozialen Schichtung. Wie auch in anderen Städten, wurde der Karlsruher Bahnhofsstadtteil in den nächsten Jahrzehnten von seinem Charakter als Arbeitersiedlung geprägt. Im Jahr 1883 wohnten in der jetzt als „Südstadt“ oder „Bahnhofsstadtteil“ genannten Siedlung bereits 15000 Menschen, dies entsprach der Gesamteinwohnerschaft der Residenzstadt im Jahr 1815. Die Südstadt wies die höchste Bevölkerungsdynamik auf. Ihre Sozialstruktur und Lage isolierte diesen Stadtteil jedoch von der Reststadt. Es entstand eine Stadt in der Stadt, mit durch die Bahnlinie handfest markierten geographischen Grenzen[49]. Die sozialen Grenzen zeigten sich auch in den unterschiedlichen Wohnverhältnissen. Als Maßstab hierfür diente die Wohnfläche, die einem Einwohner zur Verfügung stand. Während für die Südstadt im Jahr 1897 eine durchschnittliche Wohnfläche von 16 qm festgestellt wurde, waren dies in der Gesamtstadt immerhin 30 qm pro Kopf[50]. In einem offiziellen Bericht zur Stadterweiterung im Auftrag des Stadtrates aus dem gleichen Jahr wurde die Wohnsituation im Bahnhofsviertel folgendermaßen beschrieben: "So kam es auch zu eigentlichen Mietskasernen (..) schlimm die vielfach stark zunehmende Verdichtung auf kleinere Zimmer, halbdunkle Nebenräume, enge Höfe"[51].
Die zweite Entwicklung, welche die Ausgangsplanungen der Bahnhofsanlagen in Frage stellten, war die reine Quantität industrieller Mobilität. Eine Erhebung der Reisenden und Einnahmen des Karlsruher Bahnhofs wies für das erste Betriebsjahr folgende Zahlen aus: 261420 Reisende standen Ge-

---

49 Clewing schildert den Prozess folgendermaßen:"Um den Bahnhof siedelten sich rasch Handwerks- und Gewerbebetriebe an. Sie bildeten im Süden bald ganze Stadtteile, die kaum mit der Mittelstadt verbunden waren und ein abgeschlossenes Dasein im Stadtverband führten". in: Hans- Joachim Clewing:"Freidrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Staatseisenbahn". Karlsruhe 1968 (Dissertation), S.70

50 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe“. Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S. 79

51 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe“. Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S.78

samteinnahmen von 243336 Mark aus dem Personenverkehr gegenüber[52]. In diesen ersten Jahren der Eisenbahngeschichte prognostizierten die Fachleute der Eisenbahn eine Zukunft nur in der Personenbeförderung. Eine Übersetzung dieser Verkehrszahlen in Zugbewegungen ergibt eine tägliche Frequenz von 20 Zügen im Karlsruher Bahnhof, zu denen am Wochenende noch weitere 4 Züge hinzukamen. Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens reichte ein zweigleisige Zuführung zum Bahnhof aus.
Im Jahr 1880 standen den ca. 260000 Reisenden aus dem Eröffnungsjahr 1844, die Zahl von fast 600000 allein an der Station Karlsruhe verkauften Fahrkarten gegenüber. Aus den 243336 Mark Einnahmen waren im Jahr 1880 über 2,2 Mio. Mark geworden[53]. Statt der maximal 24 passierenden Züge pro Tag, mussten die Bahnübergänge nun für maximal 43 Personenzüge und 12 Güterzüge im Sommerfahrplan 1874 pro Tag geschlossen werden[54].

Bereits Mitte der 1860er Jahre war die Planungsgrundlage des Bahnhofs somit obsolet geworden. Er lag nun mitten in einer expandierenden Stadt und trennte mit seinen Gleisanlagen den dynamischsten Stadtteil ab. Als Verbindungslinien von Bahnhofsstadtteil und Reststadt verblieben drei niveaugleiche Bahnübergänge. Diese Situation rief bereits früh erste Proteste von Bewohnern und Gemeindeverwaltung hervor.
Im Februar 1866 reichte eine Interessengruppe von Bewohnern der Südstadt eine Petition beim Stadtrat ein, um eine Lösung der Verkehrsproblematik zu erreichen[55]. Darin verlangten sie die Ausführung von Bahnübergängen, um die gegenwärtigen Missstände an den Niveauübergängen zu beheben. Obwohl das Bahnhofsviertel im Jahr 1866 erst 2000 Einwohner zählte, gaben die Verkehrsbehinderungen durch die geschlossenen Übergänge bereits Anlass zu Protesten. Die zweigleisigen Bahnübergänge waren kurz zuvor aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens auf 5 Gleise ausgebaut worden.

---

52 Rede des Generaldirektors der badischen Staatseisenbahnen, Staatsrat Roth, anläßlich der Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs am 20.10.1913. In: Badische Presse 20.10.1913 Abendblatt, "Die Besichtigung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"
Badischer Beobachter 21.10.1913, "Der neue Karlsruher Personenbahnhof II"
Karlsruher Tagblatt 20.10.1913, "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"

53 Statistische Angabe nach: Städtische Archivkommission:"Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe"

54 Handelsministerium an Stadtrat Karlsruhe vom 18.3.1875. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.46

55 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.3

Bis zum Jahr 1871 wurde die Gleiszahl auf 7 erhöht. Diese Maßnahmen reagierten auf den Ausbau der Eisenbahnstrecken in den Jahren 1861- 1871, bei dem drei weitere Strecken in Betrieb genommen wurden, die Karlsruhe mit der Pfalz, Mannheim und Pforzheim verbanden[56]. Hinzu kam eine weitere Steigerung des Zugverkehrs durch den langsam an Bedeutung gewinnenden Güterverkehr. Auch das Rangiersystem des Bahnhofs war an seinen Grenzen angekommen, so dass zunehmend auf den Gleisen der Bahnübergänge rangiert werden musste. Dies alles führte zu einer Erhöhung der Anzahl der Straßensperrungen und deren Dauer. Der Stadtrat leitete die Petition der Einwohner des Bahnhofsstadtteils an die Direktion der Großherzoglichen Verkehranstalten weiter, die jedoch keinen Anlass zu Aktivitäten in dieser Richtung sah.
Beide Entwicklungen, städtische Expansion und Steigerung des Verkehrsaufkommens, beschleunigten sich in den kommenden Jahren noch erheblich. Einen erneuten Handlungsbedarf sah der Gemeinderat im Jahr 1871 gekommen. In einer Petition an die Direktion der Großherzoglichen Verkehrsanstalten, verlangte er eine Behebung der Verkehrsbehinderungen durch die Anlage fahrbarer Überbrückungen an zwei der drei Bahnübergängen in der Stadt. Neben diesen Überbrückungen sollten die bestehenden Übergänge allerdings erhalten bleiben[57].
Die Direktion legte daraufhin zunächst am 22. Mai 1871 die staatliche Position in der Karlsruher Bahnhofsfrage fest[58]. Die Direktion erörterte zwei Alternativen: Eine Überbrückung der Gleisanlagen bzw. eine Untertunnelung, allerdings bei gleichzeitiger Schließung der Niveauübergänge. Die Direktion erkannte die technische Durchführbarkeit beider Alternativen zwar grundsätzlich an, verwarf sie dann aber doch aus praktischen Erwägungen. Die Untertunnelung der Bahnanlagen bedurfte aufgrund der Grundwasserverhältnisse und der Instandhaltungskosten[59] einen erheblichen technischen Aufwand. Für das Projekt einer Überbrückung setzte die Direktion eine Mindesthöhe der Brücken von 20 Fuß und 400 Meter lange

---

56 Der Ausbau wurde notwendig durch die Inbetriebnahme weiterer Strecken:
1861 Maxau- Bahn als Lokalbahn zwischen Karlsruhe und der Pfalz
1861 Strecke Karlsruhe- Pforzheim
1870 Inbetriebnahme der Strecke Karlruhe- Mannheim (Rheintalbahn)

57 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.4

58 „Direktion der Großherzoglichen Verkehrs-Anstalten an den Gemeinderat der Residenz Karlsruhe" vom 22.5.1871. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.41/42

59 Die Direktion ging von einer durchgehenden Bewachung und Beleuchtung der Tunnelanlage aus.

Aufgangsrampen mit einer Steigung von 5% fest. Eine derartige Anlage bedeutete für die üblichen Lastfuhrwerke ein erhebliches Hindernis. Zum einen ein zeitlicher Verlust, zum anderen aber auch eine Verringerung des Transportgewichtes durch die begrenzte Belastbarkeit der Pferde.
Das Resultat der staatlichen Überlegungen führte zu folgender Feststellung: die bestehenden Verhältnisse waren für die Verkehrserfordernisse genügend. Die Direktion unterstrich diese Schlussfolgerung noch durch zwei formaljuristische Argumente, die im weiteren Anlass zu Diskussionen mit der Stadt boten. Die Direktion sah keine gesetzliche Bestimmung gegeben, die sie zu einer Behebung der Behinderungen verpflichtete. Und in Bezug auf die städtische Expansion reklamierte die Direktion das Erstrecht für die Eisenbahn. Der Bahnhof und die Gleisanlagen waren als der primäre Faktor zu betrachten, die Entwicklung eines neuen Stadtteils dagegen als eine Folge der Eisenbahn, mithin als sekundär[60]. Somit ergab sich, dass die Ansiedlung in Kenntnis der Nähe des Bahnhofs und der Beeinträchtigungen durch den Bahnbetriebs geschah. Die Stadt und die Einwohner des Bahnhofsstadtteils, hatten somit die Konsequenzen in Eigenverantwortung zu tragen.
Auf diese Argumentationsstrategie reagierte der Stadtrat umgehend[61]. Die fehlenden gesetzlichen Regelungen, welche die Direktion für die Beibehaltung des Status- Quo anführte, führten den Stadtrat zur entgegengesetzten Schlussfolgerung: Die Erweiterung der Eisenbahnanlagen war ohne gesetzliche Grundlage erfolgt. Das Gesetz über den Eisenbahnbau vom 29. März 1838 deckte nur die ursprüngliche Planung ab, d.h. eine zweigleisige Anlage. Im Jahr 1870 aber waren die Gleisanlagen an den Stadtübergängen auf 7 Gleise ausgedehnt worden. Auch die Nutzung der Bahnübergänge als Rangiermöglichkeit entsprachen nicht den gesetzlichen Gegebenheiten. Der Stadtrat postulierte folgerichtig, dass damit eine völlig neuartige Situation gegeben war. Die gegenwärtigen Verkehrsbehinderungen resultierten demnach aus den Aktivitäten der Eisenbahnverwaltung, die eine gegebene Situation entscheidend verändert hatte: "Es ist daher die Behauptung, daß diejenigen, welche südlich vom Bahnhof sich niedergelassen haben, die jetzi-

60 „haben wir aber darauf aufmerksam zu machen, dass dieselben nicht schon bei Erbauung der Eisenbahn vorhanden waren, sondern im Laufe der Zeit nach dem Bahn- und Bahnhofbau erst geworden sind und von denjenigen vorgefunden wurden, welche sich zur Ansiedlung im jenseitigen Stadtteil entschlossen haben.", in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.42

61 Stadtrat an die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus vom 10.6.1871, in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.42-43

gen Zustände vorgefunden haben, nicht richtig"[62]. Zur Behebung der Missstände forderte der Stadtrat nunmehr für zwei Übergänge mindestens eine fahrbare Überfahrt, sowie einen Fußgängertunnel für den anderen (Ettlinger Tor, Friedrichstor).
Die formulierten Rechtspositionen von städtischer und staatlicher Verwaltung legitimierten zwei unterschiedliche Alternativen als Antwort auf die "Karlsruher Bahnhofsfrage": Eine langfristige Entschärfung der Situation durch die Anlage von fahrbaren Übergängen als Vorschlag der Stadt, und die abwartende Haltung der staatlichen Stellen unter Beibehaltung des Status- Quo.
Die Realisierung der langfristigen Option beinhaltete ein starkes finanzielles Engagement des Staates, der ja grundsätzlich die Notwendigkeit einer Änderung der Verhältnisse anerkannt hatte. Zu diesem Engagement war das Handelsministerium nicht bereit. Am 15. Juni 1871 beendete das Ministerium die Spekulationen[63]. Die Finanzverwaltung befürwortete die endgültige Lösung des Problems, für die nur die Untertunnelung oder die Überbrückung bei gleichzeitiger Schließung der Niveauübergänge in Frage kamen. Doch beide Projekte machten "unverhältnismäßig hohe Herstellungs- und Unterhaltskosten erforderlich"[64], die der Staat zu diesem Zeitpunkt nicht zu tragen bereit war. Als Fazit ließ das Handelsministerium verlauten, dass "eine grundsätzliche Abhilfe (ist) hier somit in den Grenzen eines verhältnismäßigen Aufwands nicht zu schaffen"[65] sei. Damit war das Problem bis auf weiteres vertagt.
Der Stadtrat musste diese Entscheidung zugunsten eines weiteren Abwartens akzeptieren. Als Entgegenkommen gegenüber der Gemeindeverwaltung schlug die Eisenbahndirektion jetzt allerdings, entgegen der Stellungnahme des Handelsministeriums, den Bau einer kleinen Behelfslösung vor: Ein Fußgängerüberweg an einem der Bahnübergänge (Ettlinger Tor). Der Stadtrat unterließ es nicht, die Kurzsichtigkeit dieses Kompromisses zu kritisieren. Die "halbe Maßregel" nützte eigentlich niemandem, weshalb der Stadtrat die staatlichen Behörden auch demonstrativ aufforderte, "die nicht ungeringen Kosten einer unzureichenden Abhilfe zu sparen und sogleich

62 Stadtrat an die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus vom 10.6.1871. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.43
63 Handelsministerium an Stadtrat Karlsruhe vom 15.6.1871. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.43-44
64 Handelsministerium an Stadtrat Karlsruhe vom 15.6.1871. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.44
65 Handelsministerium an Stadtrat Karlsruhe vom 15.6.1871. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.44

das zur Ausführung zu bringen, was sich für eine längere Dauer, doch nicht aufhalten lassen wird"[66]. Auch ein halbes Jahr später, hatte sich die Meinung zu dem von der Direktion geplanten Fußgängerüberbrückung noch nicht geändert. Der Stadtrat bekannte dem Handelsministerium: "Leider können wir uns mit diesem Aushilfsmittel immer noch nicht befreunden und beruhigen" und forderte weiterhin eine fahrbare Überbrückung als ein "unabweisbares Bedürfnis"[67].
Die Kritik der Stadt beinhaltete jedoch auch einen völlig neuen Aspekt. Der Stadtrat bekannte sich auffällig energisch zum Standort des Bahnhofs: "Der Bahnhof erscheint uns für die Stadt am bestgelegensten Orte"[68]. Diese Bemerkung und das weitere Eingehen auf die Thematik überraschen zu diesem Zeitpunkt, an dem eine mögliche Verlegung des Bahnhofes noch von keiner Seite angedacht, geschweige denn vorgeschlagen worden war.
Der Fußgängerüberweg, oder besser der "Fußgängersteg", wie er auch benannt wurde, konnte noch im Jahr 1872 in Gebrauch genommen werden. Die Fußgängerüberbrückung fand bei der Bevölkerung keine Akzeptanz und bekam den Spottnamen "Fort Lauter" nach dem damaligen Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe. Nach kurzer Zeit wurde der Steg nur noch durch Schüler und Jugendliche benutzt, während der restliche Personenverkehr weiter die Wartezeiten an den Bahnübergängen vorzog. Auf heftigste Ablehnung trafen neben den steilen Aufgängen, die Beeinträchtigungen der Fußgänger durch die durchfahrenden Züge. Wer Pech hatte, überquerte den Steg in dem Moment, in dem eine Lokomotive passierte. Neben den Auswirkungen des Rauches, herrschte in diesem Moment auf dem Steg auch noch ein erheblicher Zugwind. Das Resultat waren ruinierte Kleider, angeschwärzte Anzüge und vermisste Hüte. Hinzu kam eine ästhetische Ächtung der einfachen Eisenkonstruktion. Während die offizielle Chronik der Haupt- und Residenzstadt von einer "zweifelhaften Zierde der Stadt"[69] sprach, benannte Oberbürgermeister Schnetzler die Überbrückung schlicht "ein verfehltes Bauwerk"[70]. Auch der städtische Gutachter, Reinhard Baumeister, urteilte im Jahr 1882 übereinstimmend und bezweifelte seine Zweckmäßig-

66 Stadtrat Karlsruhe an Handlesministerium vom 13.1.1872. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.44

67 Gemeinderat Karlsruhe an Handelsministerium vom 20.7.1872. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.45

68 Stadtrat Karlsruhe an Handlesministerium vom 13.1.1872. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.45

69 Städtische Archivkommission:"Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe 1898", S.77

70 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.5

keit, "weil derselbe jedoch wegen der Treppenaufgänge und des Rauches unbeliebt blieb"[71].
Im Jahr 1889 zog die Eisenbahnverwaltung die Konsequenzen und verlegte den Fußgängersteg in die alte Residenzstadt Durlach. Dort stand nun der Steg, "jedoch ohne an Schönheit oder Zweckmäßigkeit gewonnen zu haben"[72].
Im Jahr 1874 sorgte ein martialisches Ereignis für weiteren Unmut in der Bevölkerung von Karlsruhe. Ein Kriegerfest mit mehreren tausend Teilnehmern zeigte deutlich die Grenzen der Kapazität der bestehenden Übergänge auf. Es kam zu längeren Wartezeiten wegen geschlossener Schranken, während der gerade erst errichtete Fußgängerüberweg sich für den Transport der mitgeführten Waffen als gänzlich ungeeignet erwies. Die Konsequenz der Erfahrungen mit dem Kriegerfest wurden im Jahr 1877 auf Forderung des Stadtrats gezogen: Ein dritter Niveauübergang wurde eröffnet (Gartenstrasse). Damit existierten in der Stadt nunmehr drei Niveauübergänge.
Unter dem Eindruck des Verkehrschaos anläßlich des Kriegerfestes, entschlossen sich eine Bürgervertretung der Südstadt zu einer zweiten Petition an den Stadtrat nach der vom Jahr 1866. Weiterhin forderten die Einwohner des Bahnhofsviertels eine grundsätzliche Lösung der Bahnhofsfrage. Das Handelsministerium, das die Petition beantwortete, legte im März 1875 folgende Alternativlösungen der Bahnhofsfrage vor:
- Verlegung des Personenbahnhofs nach Osten (Schnittpunkt Rüppurer und Gottesauerstrasse). Dieses Konzept bezeichnete das Handelsministerium als die Ideallösung, weil auf diese Weise allen Klagen über Behinderungen und Gefahrenpunkte "am gründlichsten abgeholfen werden könnte"[73]. Allerdings bedeutete der projektierte Standort eine Verschiebung des Bahnhofs um 770 bzw. 1270 Meter[74] aus der Stadt heraus.
- Anlage einer Umgehung des Bahnhofs für den Güterverkehr bzw. eines eigenen Güterbahnhofs. Diese Variante wurde allerdings zugleich vom Handelsministerium aus Kostengründen abgelehnt. Die Kosten für die Um-

---

71 StAK 1/H- Reg. A 2276. Reinhard Baumeister:"Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage". 16.5.1898

72 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.5

73 Handelsministerium an Stadtrat vom 18.3.1875. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.46-47

74 Gemessen von den bestehenden Bahnübergängen Ettlinger Tor und Friedrichstor

gehung allein wurde auf 637000 Mark geschätzt, die Errichtung eines eigenen Güterbahnhofs auf 1353000 Mark[75].
- Herstellung von Straßenüberfahrten an den zu dieser Zeit bestehenden beiden Bahnübergängen. Der Kostenvoranschlag belief sich auf 350000 bzw. 390000 Mark, also auf die Summe von 740000 Mark.
Das Handlesministerium vollzog ein Wende, die sich bei näherer Betrachtung als neue Strategie herausstellte. Der Staat lehnte die Bahnübergänge nicht mehr länger ab, er betonte allerdings, dass die Finanzierung nicht in seinen Aufgabenbereich falle. Die Überbrückungen konnten also sofort gebaut werden, aber nur bei weitgehender Kostenübernahme durch die Stadt. Der Staat war lediglich bereit, "von Seiten der Staats-Eisenbahnverwaltung unterstützend mit(zu)wirken"[76]. Der Konflikt wurde als ein grundsätzlicher definiert: "Es bedarf wohl keiner weiteren Ausführung, daß der Betrieb von Eisenbahnen vielfach mit dem Straßenverkehr kollidiert, an dem einen Ort mehr, an dem anderen weniger"[77]. Der Eisenbahnbetrieb hatte allerdings so viele volkwirtschaftliche Vorteile, dass derartige Beeinträchtigungen zugunsten des Allgemeinwohls zu dulden seien. Die Karlsruher Bahnhofsfrage beinhaltete demnach die Abwägung von Allgemeininteresse, vertreten von den staatlichen Behörden, und Sonderinteressen, vertreten durch die Stadtgemeinde.
Zwei Passagen in der Stellungnahme des Handelsministeriums provozierten heftigen Widerspruch in den politischen Vertretungen der Stadt. Zum einen die Anschauung der staatlichen Seite, dass die Kosten einer Beseitigung der Verkehrshindernisse von der Stadtgemeinde zu tragen seien. Zum anderen die Radikallösung einer Bahnhofsverlegung.
Der Stadtrat argumentierte in der Kostenfrage mit dem Verursacherprinzip. Der Bahnbetrieb und dessen Expansion in den letzten 15 Jahren führte die Verkehrsstörungen herbei und nicht der Urbanisierungsprozess. Dieses Wachstum der Stadt reklamierte der Stadtrat nunmehr als eine vorhersehbare Entwicklung, auf die bereits bei den Planungen hätte eingegangen wer-

75 Das Handelsministerium kommentierte:"Da dieser Aufwand ganz außer allem Verhältnis zu der erzielt werdenden Erleichterung der Bahnübergänge für den Straßenverkehr steht, so wird die Herstellung der genannten Verbindungskurve nicht weiter in Betracht kommen können". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.46

76 Handelsministerium an Stadtrat vom 18.3.1875. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.47

77 ebd.

den müssen[78]. Die Kollision von Eisenbahn und Stadtentwicklung resultierte somit aus einem Versäumnis der Eisenbahndirektion bei der Planung der Anlagen.
Mit dem Vorschlag des Handelsministerium zu einer Radikallösung der Verkehrsprobleme durch eine Bahnhofsverlegung, wurde erstmals offiziell eine Alternative ins Spiel gebracht, die in den nächsten 25 Jahren zu einem Hauptkonfliktpunkt zwischen Stadt und Staat, sowie in der öffentlichen Auseinandersetzung wurde. Der Stadtrat protestierte heftig gegen jede Planung in dieser Richtung. Die Beziehung von Stadt und Eisenbahn hatte sich seit der Einführung in den 1840er Jahren grundlegend gewandelt. Wurden im Jahr 1843 die Bahnhofsanlagen auf Distanz zu den zentralen Orten der Stadt gehalten und an die Peripherie verwiesen, erschien jetzt in den 1870er Jahren die zentrale Lage des Bahnhofs als existenziell für die Städte. Auch die größten finanziellen und technischen Belastungen wurden in Kauf genommen, um das Zentrum der Stadt mit dem Zentrum der Mobilität zu einer Einheit zu verschmelzen. Der Karlsruher Stadtrat verwies auf die Beispiele Stuttgart und Zürich, um diese Anschauung zu belegen. Das "Herz" der Stadt sollte mit dem Mittelpunkt des Verkehrs identisch sein. Die Bedeutung des Bahnhofs für eine moderne Stadt umrissen die Gemeindevertreter, in dem sie ein Bild von Karlsruhe nach der erfolgten Bahnhofsverlegung zeichneten. Der bedeutende Personen- und Güterverkehr der badischen Metropole würden schwere Einbußen erleiden. Der Lokalverkehr fast zum Erliegen kommen. Die ökonomischen Konsequenzen stellten diese Visionen allerdings noch in den Schatten, denn "der Handel und die Erwerbsthätigkeit der Residenz Karlsruhe (würden) nahezu vernichtet werden"[79]. Die Existenzgrundlage der Stadt schien gefährdet und das alles "nur" wegen einer Verlegung des Bahnhofs um 1 km. Auch die Besitzverhältnisse und der Immobilienwert hingen an dem Standort des Bahnhofs. Der Stadtrat schloss seine Horrorvision mit dem Hinweis auf den unausweichlichen Rückgang des Wohlstandes der Stadt. Karlsruhe ohne den Bahnhof an sei-

78 "Zur Zeit als die Eisenbahn erbaut wurde, befanden sich bereits eine Anzahl von Häusern und gewerblichen Etablissements in den sogenanten Augärten, dem heutigen Bahnhofsstadtteil, und es mochte wohl schon damals keinem Zweifel unterliegen, daß wenn die Verhältnisse eintreten sollten, die eine räumliche Vergrößerung unserer Stadt als notwendig erscheinen lassen, nur dasjenige (..) Gelände (..) sich vorzugsweise zur Anlage eines neuen Stadtteils eignen dürfte". in: Stadtrat an Handelsministerium vom 28.4.1875. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.47-48

79 Stadtrat an Handelsministerium vom 28.4.1875. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.47

ner jetzigen Stelle - für die Bürgervertreter nur noch eine Stadt im Niedergang.
Die Identifikation mit dem Bahnhofsstandort zeigt wie stark wirtschaftlicher Aufschwung und Wohlstand mit dem Faktor Eisenbahn identifiziert wurden. Die Metapher des Nationalökonomen Friedrich List von der "Volkswohlfahrtsmaschine" verdichtete sich zu einer gesellschaftlichen Realität. Eisenbahn stand für Fortschritt und von der Eisenbahn abgehängt zu werden, bedeutete nicht mehr Schritt zu halten. Die Karlsruher Bahnhofsfrage entwickelte sich zum entscheidenden Faktor eines bürgerlichen Identifikationsprozesses[80]. Der Konflikt um Verkehrschancen beinhaltete einen "Kampf" um Partizipationschancen in der modernen städtischen Gesellschaft.

4.2 Pläne zur Bahnhofserweiterung 1882- 1884

Ende des Jahres 1881 verdichteten sich in der Stadt Gerüchte um eine geplante Erweiterung des Empfangsgebäudes und der Gleisanlagen des Karlsruher Bahnhofs. Die ausgesetzte Karlsruher Bahnhofsfrage wurde erneut akut.
Im Jahr 1880 erreichte die Anzahl der an der Station Karlsruhe verkauften Fahrkarten fast die 600000er Marke gegenüber ca. 240000 Reisenden im Eröffnungsjahr 1844. Die Einnahmen der Eisenbahndirektion aus Personen- und Güterverkehr überschritt die 2 Mio. Mark. Damit hatten sich die Einnahmen um den Faktor 10 erhöht[81]. Eine weitere Expansion war abzusehen. Auf das gesteigerte Verkehrsaufkommen reagierte die Generaldirektion mit Planspielen zu einer Erweiterung des Bahnhofs.
Diese wurden allerdings nur intern ausgearbeitet, während in der Stadt die Unruhe wuchs. Am 5. Januar 1882 schließlich entschloss sich der Stadtrat zu einer offiziellen Anfrage an die Generaldirektion der Großherzoglichen Staatseisenbahnen, um endlich Klarheit über die Pläne zu erhalten. Die Antwort der Generaldirektion fiel unerwartet wortkarg und abweisend aus. Der Stadtrat wurde lediglich davon in Kenntnis gesetzt, "daß wir nicht er-

---

80 Allerdings erreichten diese Identifikationsprozesse rund um die Bahnhofsfrage nie die Dimensionen, wie z.B. in Oberhausen, wo sich das städtische Selbstbewußtsein fast ausschließlich auf die Eisenbahn bezog. In Karlsruhe traf die Eisenbahn auf eine bestehende Stadt und schuf sich nicht um die Schienen herum ihre eigene Stadt, wie in Oberhausen. siehe: Heinz Reif:"Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

81 Statistische Angaben nach: Städtische Archivkommission:"Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe"

mächtigt sind dem gestellten Ansuchen um Aufschluß über die in Aussicht genommene Erweiterung des hießigen Bahnhofs zu entsprechen"[82].
Dass die Pläne auf indirekten Wegen dennoch bereits in der Stadt kursierten, belegen Leserbriefe an die Lokalzeitungen, die sich mit der Bahnhofsfrage auseinander setzten. Am 13. Januar z.B. veröffentlichten die Karlsruher Nachrichten eine Stellungnahme eines Herrn "Biermaier, Partikulier, Rentner und Privatmann"[83]. Herr Biermaier beeilte sich zu betonen, dass er "nicht Bewohner oder Besitzer im Bahnhofsstadttheil und (bin) auch nicht Techniker, wo von der Sach etwas versteht" war, sondern völlig "ohnparteilich". Die Frage der Entwicklung des Bahnhofs berührte starke ökonomische Interessen innerhalb der Stadt, wie es sich schon in der entschiedenen Ablehnung des Verlegungsplanes der Generaldirektion aus dem Jahr 1875 durch den Stadtrat gezeigt hatte. Dieser unparteiliche Karlsruher Bürger war von einem "Bekannten bei der Generaldirektion" über folgende Pläne informiert wurde: Erweiterung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle mit Untertunnelung der Bahnzugänge für das Reisepublikum und eine Neuanlage des Bahnhofs als hochgelegte Kopfstation. Die Präferenzen der Generaldirektion waren laut dieser Gerüchte klar verteilt, "dann aus der erhöhten Kopfstation wird glaub´ ich doch nichts, das hab ich meinem Bekannten von der Direktion schon am Gesicht angesehen". In den Diskussionen unter den Einwohnern der Stadt, spielten auch regionale Animositäten eine große Rolle. Die Konkurrenz der badischen Städte ließ bei den Einwohnern der Haupt- und Residenzstadt die Meinung aufkommen, das Stiefkind der Landespolitik zu sein und vor allem hinter Mannheim als Industriemonopole zurückzustehen. Der Briefschreiber betonte diese Erwartungshaltung der Karlsruher denn auch stark und plädierte für die Beibehaltung des jetzigen Bahnhofs, "sonscht heißt´s nur wieder im Land drauß, wir thäten hier in d´r Residenz das Land viel Geld kosten, und mir hätten trotz diesem Vorwurf doch nichts Rechtes".
Eines machen die Eingabe des Stadtrats und die öffentliche Diskussion allerdings deutlich: Mit der Desinformationspolitik der Generaldirektion wuchs die Unruhe und die Unzufriedenheit unter den Bürgern der Stadt. Politische Vertreter und Bürger forderten ein Partizipationsrecht an Entscheidungen dieser Tragweite für die Stadt. Die Bahnhofsfrage entwickelte sich zunehmend auch zum Konflikt zwischen staatlichen und städtischen

82 Generaldirektion an Stadtrat vom 23.1.1882. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.49
83 Karlsruher Nachrichten 13.1.1882 "Eingesandt"

Institutionen, zwischen staatlicher Direktive und Autorität und bürgerlicher Mitbestimmung.
Die Information von Stadtverwaltung und Bürgern erfolgte erst nachdem die Fakten geschaffen waren und auch dann noch indirekt. Die Generaldirektion legte der zweiten badischen Kammer im Februar 1882 das Eisenbahnbudget für die Jahre 1882/1883 zur Beratung vor. Unter Punkt 20 der Budgetvorlage erschien die "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe"[84].
Die Eisenbahnverwaltung konstatierte die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Zustände. Aufgrund der Zunahme des Verkehrs konnten die bestehenden Anlagen den gestiegenen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Als Hauptmängel monierte die Generaldirektion die Größe der Gleisanlagen, sowie den Zugang zu den Gleisen für das Publikum. Die begrenzte Zahl der zur Verfügung stehenden Gleise führte beim Betrieb zu erheblichen Risiken. Die aus- und einfahrenden Züge kreuzten sich, so dass eine ständige Gefahr von Kollisionen gegeben war. Der Zugang zu den Gleisen war für das Publikum nur möglich durch die Überquerung der Hauptgleise, d.h. die Reisenden mussten auf ihrem Weg zu oder von den Zügen die Gleisanlagen direkt überqueren. Auch dies bedeutete natürlich ein Sicherheitsrisiko ersten Grades. Die Generaldirektion schloss die Betrachtungen über die gegenwärtigen Mängel der Bahnhofsanlage mit dem dringenden Appell: "Längerhin die Verantwortlichkeit für die so täglich gefährdeten Menschenleben und für die drohenden materiellen Verluste zu tragen, kann der Betriebsverwaltung nicht zugemutet werden"[85].
Die Eisenbahnverwaltung sorgte sich außer um die Gesundheit der Reisenden auch um deren Bequemlichkeit. Im Vergleich der Bahnstationen von der Bedeutung des Bahnknotenpunkts Karlsruhe[86] schnitt Karlsruhe mit seinen Bahnhofsanlagen aus dem Jahr 1843 schlecht ab. Das Empfangsgebäude konnte die Menschenmengen, die vor allem an Sonntagen den Bahnhof bevölkerten kaum mehr aufnehmen. Räumlich getrennte Personen und Gepäckschalter fehlten ganz. Die Bahnsteige waren ebenfalls für ein ande-

---

84 Vorlage des Eisenbahnbudgets 1882/83 an die zweite badische Kammer, Nr.20 "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.49-51

85 Vorlage des Eisenbahnbudgets 1882/83 an die zweite badische Kammer, Nr.20 "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.49

86 In Karlsruhe kreuzten sich zu dieser Zeit sechs Hauptlinien. Davon die stark frequentierten Nord- Süd- Achse Frankfurt/ Mannheim/ Basel und West- Ost- Verbindung über den Rhein (Pfalz, Elsaß).

res Verkehrsaufkommen konzipiert. Einen Eindruck von den z.T. chaotischen Zuständen vermittelt die Beschreibung der Direktion: "Zu Zeiten stärkeren Verkehrs, wie er in der Regel den ganzen Sommer über andauert, entsteht auf denselben (Perrons, G.O.) bei jedem Zug ein Gedränge von Menschen, Gepäckstücken und Karren; ein Zustand, der die unvermeidlichen Reiseunannehmlichkeiten weit übersteigt und die Merkmale eines ernstlichen Uebelstandes an sich trägt"[87].
Sodann erörterte die Generaldirektion die möglichen Alternativen zur Behebung der Mißstände. Wie schon im Jahr 1874 erblickte die Eisenbahnverwaltung die Ideallösung in dem Radikalmittel der Bahnhofsverlegung. Nur auf diese Weise könnte eine endgültige und angemessene Veränderung der Verkehrsverhältnisse erzielt werden. Allerdings ging die Verwaltung sogleich wieder auf Distanz zu den Verlegungsplänen. Aus zwei Gründen erschien diese ultimative Verbesserung der Verhältnisse ausgeschlossen: Zum einen prophezeite die Direktion eine Entscheidungsphase mit Planungs- und Bauzeit von mehreren Jahren. Während dieser Zeit mussten ohnehin Provisorien geschaffen werden, da eine Fortführung in den bestehenden Anlagen ausgeschlossen wurde. Zusammen mit den technischen und finanziellen Belastungen dieser Interimsphase, standen dem Verlegungsprojekt zweitens zusätzlich die Kosten der Neuanlage entgegen.
Eine weitere Alternative, die mit einem Schlag den Konflikt zwischen städtischem Verkehr, Stadtentwicklung und Eisenbahnverkehr aufheben konnte, lag in einer Höherlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle. Somit war eine neue Bahnhofsanlage, die Verbindung des durch die Bahnlinien abgeschnittenen Stadtteils mittels Unterführungen und die Wahrung der Vorteile des Standorts in unmittelbarer Stadtnähe zugleich möglich. Diese Variante veranschlagte die Generaldirektion allerdings auf 5 Mio. Mark. und damit als untragbar. Das Urteil lautete knapp: "Aber es muß angesichts eines Aufwands, der auf mindestens fünf Millionen Mark geschätzt wird, zur Zeit jeder Gedanke an eine Höherlegung des Bahnhofs aufgegeben werden"[88].
Als einzige realisierbare Lösung setzte sich die Eisenbahndirektion für die Erweiterung und bauliche Umgestaltung der bestehenden Baulichkeiten ein. Darunter verstand die Direktion die Vermehrung der Gleise, die Verlänge-

---

87 Vorlage des Eisenbahnbudgets 1882/83 an die zweite badische Kammer, Nr.20 "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.49

88 Vorlage des Eisenbahnbudgets 1882/83 an die zweite badische Kammer, Nr.20 "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.50

rung und Verbreiterung der Bahnsteige und die Anlage von Zugangstunneln für die Reisenden zu den Bahnsteigen. Hierfür beantragte die Verwaltung den Betrag von 700000 Mark, die mit dem Budget 1882/83 in der zweiten Kammer zur Beratung und Abstimmung standen. Die Eisenbahnverwaltung stellte dem Parlament diese Improvisationslösung als nicht nur kurzfristige Reparatur der Verhältnisse vor, sondern als eine langfristige Lösung der Verkehrsprobleme.
Hiervon konnte natürlich keine Rede sein. Wie schon 7 Jahre zuvor verschob man eine Entscheidung und tatsächliche Lösung der Probleme zugunsten eines Provisoriums. Obwohl schon absehbar war, dass die Verkehrsentwicklung diese Planungen sehr bald zur Makulatur machen würde, bildete diese Lösung doch die kurzfristig gesehen billigste Variante. Die Direktion selbst gab ihrem Provisorium eine maximale Lebensdauer von 10 Jahren. Zur Legitimation stellten die Beamten der Eisenbahnverwaltung ein interessantes Rechenmodell auf. Bei 10 jähriger Dauer der Erweiterungslösung, konnte die dann doch notwendige Radikallösung (Verlegung oder Höherlegung) aus den Betriebsmitteln bestritten werden ! Diese Behauptung belegten sie mit der Hypothese, dass die aktuellen Ersparnisse durch die Interimslösung so hoch seien, dass allein der Mehrbetrag der Zinsen für zehn Jahre die Verwirklichung der Radikallösung im Jahr 1892/93 decken würde. Die Kostenersparnis wurde auf 1,7 Millionen Mark veranschlagt[89].
Statt einer Gesamtplanung, die versuchte Stadt- und Eisenbahninteressen zu vermitteln, regierte das Diktat der kurzfristigen Haushaltsplanung. Wie wenig Konzept hinter den Planungen der Direktion stand und wie sehr das Erweiterungsprojekt eine Notlösung aus unhaltbaren Zuständen heraus darstellte, wird klar, wenn das Problem der innerstädtischen Mobilität und Stadtentwicklung ins Blickfeld rückt: Dieses Thema existierte in den Planungen der Direktion überhaupt nicht.
Gegen die vollendeten Tatsachen der Generaldirektion formierte sich Widerstand in der Einwohnerschaft von Karlsruhe. Die Verkehrssituation an den niveaugleichen Bahnübergängen hatte sich mit der Zunahme der Zugfrequenz und den z.T. auf den Übergängen durchgeführten Rangierarbeiten erheblich verschlechtert. Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 1884 ermittelte folgende Zahlen: In der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 10 Uhr Abends erfolgten durchschnittlich 164 Absperrungen auf den Übergängen in das Bahnhofsstadtteil. Diese 164 Straßensperrungen dauerten insgesamt 596 Minuten, also nahezu 10 Stunden. Bei einer Erweiterung nach den Plänen

89 Der Neubau des Bahnhofs, der mit Zeitverzögerung im Jahr 1906 in Angriff genommen wurde, kostete schließlich 35 Mio.Mark

der Eisenbahnverwaltung, war mit einer erheblichen Zunahme der Sperrungsanzahl und -Dauer zu rechnen. Kein Wunder also, dass sich "gegen dieses Projekt (geht) die heftigste Agitation der hiesigen Bürgerschaft" entfaltete und eine "heftige Bewegung"[90] entstand.
An der Spitze dieser Agitation standen die Gewerbetreibenden, die durch die Zeitverzögerungen beim Transport mit Lastfuhrwerken starke ökonomische Nachteile reklamierten. Den Höhepunkt der öffentlichen Proteste bildete schließlich eine Versammlung, die vom Vorsitzenden der Handelskammer Karlsruhe initiiert wurde. Die Zeitungen berichteten von dem herausragenden Echo auf die Einladung, auf die "sich eine solch' zahlreiche Versammlung einfand, daß der große Eintrachtsaal die Teilnehmer kaum Alle zu fassen vermochte"[91]. Diese Angabe ist Anhand einer Petition zu quantifizieren, die von der Versammlung gebilligt und an den Stadtrat überstellt wurde. Auf ihr fanden sich 330 Unterschriften[92]. Um das Gewicht dieser Unterschriftenliste zu beurteilen, ist ein Blick auf die Berufsangaben der Unterzeichner aufschlussreich. Entsprechend der Einladung durch den Vorsitzenden der Handelskammer, unterzeichneten nahezu alle Gewerbetreibenden der Alt- und Südstadt, d.h. der durch die Verkehrsbehinderungen direkt betroffenen Stadtteile.
Die Unterzeichner forderten den Stadtrat auf, "er wolle mit allem Nachdruck und mit Aufgebot seines ganzen Einflusses (..) dahin wirken, daß das (..) in Aussicht genommene und von Großh. Finanzministerium vorgelegte Projekt **unter keiner Bedingung** zu Ausführung gelange"[93] (Herv. im O-rig.). Unter Hinweis auf den provisorischen und unzulänglichen Charakter der Planungen der Generaldirektion, der nachteiligen Folgen für die Stadt und der Schädigung der wirtschaftlichen Interessen ihrer Einwohner, stand am Ende die Forderung, "daß die Hauptstadt des Landes und die Residenz des regierenden Fürsten eine ihrem Range entsprechende Bahnhofanlage doch wohl sollte beanspruchen können"[94]. Der Bahnhof war längst im Bewusstsein der Zeit zu einem der zentralen Bauwerke einer Stadt aufgestiegen. In diesem Repräsentativgebäude stellte sich eine Stadt nach außen dar. Der Bahnhof nahm die Funktionen eines Stadttores wahr, durch ihn betraten

90 Badischer Beobachter 23.2.1882 "Lokales"
91 Karlsruher Nachrichten 24.2.1882 "Bahnhoffrage"
92 Karlsruher Nachrichten 26.2.1882 "Mittheilungen aus der Stadtratssitzung von heute"
93 Abdruck der Petition in: Karlsruher Nachrichten 22.2.1882 "Die Eingabe"
94 ebd.

die Reisenden den Stadtraum. In den Kathedralen der Mobilität materialisierte sich das Fortschrittsbewusstsein.
Die Diskussion auf der Handelskammerversammlung verlief eindeutig zugunsten des Projekts einer Hochlegung des Bahnhofs an seiner alten Stelle. Lediglich Stadtrat Nerlinger versuchte eine Festlegung auf den gegenwärtigen Standort zu verhindern. Seine Wortmeldungen gingen allerdings im Widerspruch der Mehrheit der Anwesenden unter.
Neben den ökonomische Interessen, führte auch die Behandlung der Stadt durch die Staatsverwaltung zu einer Aufheizung der Atmosphäre. Fabrikant Schwindt gab der allgemeinen Stimmung Ausdruck, wenn er "besonders die Heimlichkeit, mit welcher man in dieser Frage gegenüber den Interessenten vorgegangen sei"[95] angriff.
Dass die Resolution der Gewerbetreibenden der Alt- und Südstadt nicht die gesamte Öffentlichkeit der Stadt repräsentierte, zeigt die durchaus gespaltene Berichterstattung in der Presse. Die "Badische Landeszeitung" nahm im Februar mehrfach zugunsten einer Verlegung des Bahnhofs Stellung. Die Verlegung bedeutete zu diesem Zeitpunkt noch das Projekt einer hochgelegten Kopfstation. Es deutete sich zu diesem frühen Zeitpunkt im Jahr 1882 bereits an, dass die Bahnhofsfrage auch innerhalb der Einwohnerschaft starke Kontroversen auslösen würde und zu einer Spaltung der städtischen Öffentlichkeit führen konnte.
Die Diskussion in der Stadt, die durch die Pläne der Generaldirektion zur Bahnhofserweiterung ausgelöst wurde, fand auf der Basis eines Konsenses statt: Nur ein völliger Neubau des Bahnhofs kam als Lösung in Frage. Nur diese Radikallösung konnte die bestehenden Missstände sowohl des Bahnbetriebs als auch des innerstädtischen Verkehrs dauerhaft beheben. Jede weitere Reparaturmaßnahme im Rahmen der gegenwärtigen Situation musste abgelehnt werden. Die eindeutige Ablehnung des Konzeptes der Eisenbahndirektion, wurde auch durch das schon demonstrative zu nennende Desinteresse der staatlichen Verwaltung an den städtischen Belangen provoziert. Allein auf die Belange des Eisenbahnbetriebs konzentriert, hatten die Eisenbahningenieure offensichtlich vergessen, dass diese in ein urbanes Umfeld eingebettet war. Eine „rein technische", isolierte Betrachtungsweise der Karlsruher Bahnhofsfrage stellte sich als eine Illusion heraus.
Der Stadtrat gab der Stimmung in der Bevölkerung Ausdruck, wenn er am 2. März 1882 in einer Petition an das Finanzministerium forderte, „die Großh. Regierung wolle die beabsichtigten Bahnhofabänderungen vorerst nicht zur Ausführung bringen, sondern die Voruntersuchungen zu einer

95 ebd.

endgiltigen Entscheidung der hiesigen Bahnhofsfrage anordnen"[96]. Gleichzeitig mahnte der Stadtrat an, dass bei der Bahnhofsfrage zwei Perspektiven und Erfordernisse zu berücksichtigen waren: die des Staatsbahnbetriebs und die besonderen Interessen der Stadt Karlsruhe.
Die Mahnung des Stadtrats fiel allerdings auf keinen fruchtbaren Boden. Auf die Petition vom 2. März erfolgte zunächst keine Antwort, während die Behandlung der Bahnhofsfrage in der zweiten badischen Kammer bereits für den 18. März angesetzt war. Deshalb wandte sich die Stadtverwaltung in einer Petition direkt an das Parlament. Dabei ging der Stadtrat von seiner Forderung einer Radikallösung durch Neubau ab. Der Stadtrat „minderte aber bei der Hoffnungslosigkeit weitergehender Wünsche sein Begehren dahin"[97] ab, dass nun auch die Schaffung von Überbrückungen als Notlösungen wieder in die Diskussion eingebracht wurde. Die zweite badische Kammer genehmigte in ihrer Sitzung vom 18. März 1882 das Eisenbahnbudget und damit auch die Erweiterungspläne der Generaldirektion für den Karlsruher Bahnhof. Einschränkend überwies der Landtag aber auch die Petition des Stadtrates an die Großherzogliche Regierung und empfahl deren Annahme.
Die Eisenbahndirektion reagierte hierauf gezwungenermaßen und richtete an den Stadtrat die Aufforderung, die Wünsche bezüglich der Erweiterungsarbeiten vorzulegen[98]. Die Formulierung der Eisenbahnverwaltung ließ über die Chancen einer Mitsprache allerdings keine Illusionen aufkommen. Die Verwaltung empfand die Stadtverwaltung als Störenfried, und versuchte sie zu neutralisieren: "Wir müssen indessen sogleich bemerken, dass die beantragten Mittel für die projektierte, Ihnen bereits bekannte Erweiterung des Personenbahnhofs so knapp bemessen sind, dass hiervon zu anderweitigen Zwecken aller Wahrscheinlichkeit nach auch absolut nichts verfügbar werden wird"[99]. Mit den anderweitigen Zwecken waren die Interessen der Stadt Karlsruhe an einer Lösung der innerstädtischen Verkehrsproblematik gemeint. Spätestens durch die Einfügung der Worte „absolut nichts" wurde aus dem Antwortschreiben der Direktion ein Affront gegen die Stadt und ihre Bürger.

---

96 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.7
97 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.7
98 Generaldirektion an Stadtrat vom 21.4.1882, in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.54
99 Generaldirektion an Stadtrat vom 21.4.1882, in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.54

Die Reaktion der Stadtverwaltung fiel entsprechend aus. Nach einer kurzen Bedenkzeit, lehnte der Stadtrat eine Stellungnahme zum Schreiben der Direktion ab und brachte seine Empörung zum Ausdruck, dass alle Eingaben der Stadt und ihrer Bürger „keiner Erwähnung würdig befunden wurden“[100]. Gleichzeitig teilte die Stadt mit, dass der im Jahr 1872 errichtete Fußgängerüberweg wegen fehlender Funktionsfähigkeit besser abgerissen werden sollte. Damit dokumentierte der Stadtrat seine Einschätzung der „Notbehelfe“ der Eisenbahnverwaltung. Das Schreiben mündete in Sarkasmus, wenn die Stadt der Eisenbahndirektion vorschlug, ob „man nicht etwa die beiden Landfesten als Belvedere ohne Brückenverbindung fortbestehen lassen wollte“[101]. Die Brückenpfeiler neben der Bahnstrecke, nach Abbruch der Überbrückung sollten als Denkmal für die Weitsichtigkeit und Zweckmäßigkeit der Planungen der staatlichen Eisenbahnverwaltung erhalten bleiben.
Noch vor der Sitzung der zweiten Kammer am 18. März 1882 beauftragte der Stadtrat Prof. Baumeister von der Technischen Hochschule in Karlsruhe mit einem Gutachten zur Bahnhofsfrage. Damit versuchte der Stadtrat eine eigene Argumentationsgrundlage aufzubauen, die auch gegen das Sachwissen der Eisenbahnverwaltung angewandt werden konnte. Baumeister hatte versucht, der Stadtplanung eine wissenschaftliche Ausrichtung zu geben und gehörte zu den führenden Stadtingenieuren. Zudem konnte er auf eine reiche Erfahrung im Eisenbahnbau zurückblicken, war er doch in den Jahren 1857- 1862 selbst in den Diensten der badischen Eisenbahnverwaltung tätig, kannte sich somit in der Problematik genauestens aus. Der Schritt der Stadt zu einem unabhängigen Sachverständigengutachten und der Ausnutzung des technischen Sachverstandes vor Ort bedeutete, dass sie nicht mehr bereit war, den staatlichen Stellen allein die Kompetenz in Infrastrukturfragen zu überlassen. Baumeister personifizierte auch in den folgenden Jahren der Auseinandersetzung das wissenschaftliche Gegengewicht der Stadtinteressen gegen die verbeamteten Techniker der Eisenbahnverwaltung.
In seinem kurzfristig erarbeiteten Gutachten ging Baumeister auf die in der Öffentlichkeit erörterten Alternativprojekte ein. Der Erweiterungsplan der Generaldirektion für den bestehenden Bahnhof konkurrierte dabei mit den Plänen für eine völlige Neuanlage des Bahnhofs:

---

100 Stadtrat an Generaldirektion vom 26.4.1882, in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.54-55

101 Stadtrat an Generaldirektion vom 26.4.1882, in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.55

Bei einer Erweiterung der bestehenden Anlagen blieb das Verkehrsproblem ungelöst. Als einziger Ausweg erschien der Bau von Überbrückungen statt der bisherigen Niveauübergänge, wie sie von der Stadt schon in den Jahren 1871/72 von der Eisenbahnverwaltung gefordert wurden. Das Konzept der Bahnverwaltung beinhaltete auch gleichzeitig die Entscheidung zugunsten der Überführungen, wenn die Stadtinteressen überhaupt berücksichtigt werden sollten.
Für die Neuanlage des Bahnhofs standen verschiedene Konzepte zur Verfügung. Die Beibehaltung des Standorts konnte nur bei einer gleichzeitigen Höherlegung der Bahnanlagen auch die Verkehrsprobleme beseitigen. Bei einer Verlegung des Bahnhofs konnte die städtische Verkehrsinfrastruktur schon bei der Standortsuche in die Entscheidungsfindung als Faktor einfließen. Grundsätzlich standen dabei zwei Bahnhofstypen zur Auswahl: ein Durchgangsbahnhof bzw. ein Kopfbahnhof. Baumeister erörterte insgesamt 5 Projekte mit einem Kopfbahnhof an unterschiedlichen Standorten, sowie ein Projekt eines Durchgangsbahnhofs[102].
Das Urteil des Sachverständigen fiel eindeutig zu Gunsten einer Beibehaltung des Standorts des gegenwärtigen Bahnhofs aus. Die Einbindung in die Stadt, die Nähe der zentralen städtischen Einrichtungen und des Handelsmittelpunktes der Stadt, erfüllten die stadtplanerische Idealvorgabe einer Identität von Stadtzentrum und Verkehrszentrum. Damit hatte Baumeister die Bahnhofsfrage auf zwei Alternativen eingeschränkt: Erweiterung bei gleichzeitigem Bau von fahrbaren Überführungen nach dem Konzept der Eisenbahnverwaltung, oder die Neuanlage eines repräsentativen Bahnhof bei gleichzeitiger Höherlegung der Gleisanlagen. Statt der Überführungen konnten in diesem Fall beliebig viele Durchgänge unter den Bahnanlagen zur Verbindung der Stadtteile hergestellt werden. Dass auch dieses Projekt von Baumeister seine Probleme aufwarf, verdeutlicht die Visualisierung der Konsequenzen. Statt der bisherigen ebenerdigen Gleisanlagen würde bei Verwirklichung des Baumeisterprojektes ein etwa 5 Meter hoher Bahndamm die Stadt durchschneiden.
Die Beauftragung des Stadtbauingenieurs Baumeister mit der Ausarbeitung eines Gutachten für die Stadtverwaltung, beinhaltete eine Infragestellung

102 Die Standorte in der Diskussion waren die folgenden:
Kopfstation mit Front am Friedrichstor
Kopfstation mit Front an der Adlerstrasse
Kopfstation mit Front an der Ettlingerstrasse
Kopfstation auf der Schießwiese
Kopfstation am Tiergarten
Durchgangsstation beim Augarten

der Kompetenz des technischen Sachverstandes der Eisenbahnverwaltung. Als solche wurde das Gutachten durch die Ingenieure der Generaldirektion auch interpretiert. Aufgrund der unterschiedlichen Ergebnisse von Eisenbahnplanung und Baumeister- Gutachten stellte sich die Frage nach der Fachkompetenz der Experten. Die Eisenbahnverwaltung reagierte entsprechend ungehalten auf diese Zumutung durch die Stadt. Obwohl es sich bei Baumeister um einen der profiliertesten Stadtbauingenieure handelte, mit Camillo Sitte zusammen sogar um den Begründer des wissenschaftlichen Städtebaus in Deutschland, versuchten die Eisenbahningenieure den Experten der Stadt fachliche Inkompetenz zu unterstellen. Bereits die Eingangszeile enthielt einen Affront gegen Baumeister, wenn die Generaldirektion der Stadt eröffnete: „Wir haben das Gutachten dieses Herrn Sachverständigen durch die technische Eisenbahnbehörde einer eingehenden Prüfung unterziehen lassen“[103]. Das Urteil der Eisenbahningenieure über das Gutachten Baumeisters fiel äußerst negativ aus. Der „Herr Sachverständige“ hatte eine Planungsgrundlage vorausgesetzt, die „namentlich in Bezug auf Gleiseanlagen, Breite- und Längenausdehnung der Station sich als durchaus unzulänglich“[104] erwiesen hatte. Entgegen den Resultaten von Baumeister, reklamierte die Eisenbahnverwaltung, dass die von ihr geplante Erweiterung als Lösung den Verkehrsanforderungen entspreche. Unter Verkehranforderungen verstand die Eisenbahndirektion allerdings ausschließlich die Belange der Staatseisenbahn. Die Anliegen des städtischen Verkehrs sollten zu gegebener Zeit ebenfalls berücksichtigt werden. Doch wurde diese vertröstende Bemerkung durch eine weitere Einschränkung sogleich in ihr Gegenteil verkehrt. Die angedeutete Berücksichtigung sollte „unter angemessener Beteiligung der Stadt Karlsruhe versucht werden“[105]. Dies konnte nur bedeuten, dass es beabsichtigt war, die Stadt finanziell heranzuziehen.
Die Argumentation gegen die im Gespräch befindlichen Radikallösungen einer Verlegung des Bahnhofs bzw. dessen Höherlegung an der gegenwärtigen Stelle, führte das Finanzministerium ausschließlich über die Kostenseite. Die Verlegung wurde ebenso wie die Höherlegung mit dem Betrag von 9,5- 10 Mio. Mark veranschlagt. Die Staatsverwaltung ließ sich sogar zu einer ultimativen Stellungnahme hinreißen: „Wir haben daher nach diesen

103 Finanzministerium an Stadtrat vom 9.5.1882. in: Schnetzler:“Die Karlsruher Bahnhofsfrage“. Karlsruhe 1898, S.55-56, S.55
104 Finanzministerium an Stadtrat vom 9.5.1882. in: Schnetzler:“Die Karlsruher Bahnhofsfrage“. Karlsruhe 1898, S.55
105 ebd., S.55

Erwägungen den Gedanken an eine spätere Verlegung des Bahnhofs endgiltig aufgegeben"[106].
Nach diese definitiven Aussage der staatlichen Seite, verblieb zur Behebung der Verkehrshindernisse innerhalb der Stadt lediglich noch ein Weg offen: Der Ersatz der Niveauübergänge durch fahrbare Überbrückungen. Damit kam, wenn auch ohne Zeitangabe, die Eisenbahnverwaltung einer Forderung des Stadtrats vom April des Jahres 1875 nach, in der sich dieser ausdrücklich zu den Überführungen als Lösung bekannt hatte. Allerdings damals bei Ablehnung durch die Eisenbahnbehörde.
Damit hatten sich die Fronten verkehrt. Die Eisenbahnverwaltung legte sich definitiv auf ihr Erweiterungsprojekt fest und stellte für die Zeit nach dem Abschluss der Erweiterungsarbeiten den Bau von Überbrückungen in Aussicht. Allerdings für die Stadt unter dem Damoklesschwert der „angemessenen Beteiligung". Die Stadtverwaltung, die bisher die Überbrückungen vehement gefordert hatte, votierte nunmehr für einen völligen Neubau des Bahnhofs unter Beibehaltung des Standortes, also für die Höherlegung des Bahnhofs.
Wie kam dieser Sinneswandel der beiden Konfliktseiten zustande?
Für die Generaldirektion reduzierte sich die Karlsruher Bahnhofsfrage auf die Frage: Wer muss in nächster Zeit wie viel zahlen. Somit favorisierte sie das Projekt, dass nach den Kalkulationen der Eisenbahntechniker das billigste war. Die Bahnhofserweiterung wurde auf 700000 Mark veranschlagt, die Herstellung von zwei Übergängen auf insg. 1500000 Mark. Es ergaben sich Gesamtkosten von 2,2 Mio. Mark gegenüber den projektierten 9,5 – 10 Mio. Mark für einen Neubau.
Die Stadtverwaltung sah sich einem erhöhten öffentlichen Druck ausgesetzt. Die Bahnhofsfrage wurde zu einer Prestigefrage. Die überwiegende Zahl der Handelstreibenden und der Karlsruher Bevölkerung hatten sich die Forderung nach der Erstellung einer neuen Bahnhofsanlage zu eigen gemacht. Unter der Argumentation, „daß die Hauptstadt des Landes und die Residenz des regierenden Hauses eine ihrem Range entsprechende Bahnhofsanlage doch wohl sollte beanspruchen können"[107], verbarg sich der Anspruch eine moderne Großstadt zu sein. Ein repräsentativer Bahnhof gehörte zum Selbstverständnis der Modernität dazu. Mit dem Gutachten von Baumeister, besaß die Stadt nun zudem eine Argumentationsgrundlage auf höchstem technischen Niveau, um ihren Anspruch zu untermauern. Das Gutachten

106 ebd., S.55
107 Eingabe des „Bürgerlichen Comite's" an den Stadtrat vom 22.2.1882. in: Karlsruher Nachrichten 22.2.1882

stärkte das Selbstbewusstsein der Stadtverwaltung im Konflikt mit der Eisenbahnverwaltung. Zusammen mit der öffentlichen Meinung bildete die Expertise von Baumeister den entscheidenden Faktor im Prozess der Neudefinition der Zielvorgaben der Stadt.
Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen und die Durchführung der Überbrückungspläne erschienen nunmehr als Hindernis auf dem Weg zu einer repräsentativen Gesamtlösung. Standen die Überbrückungen erst einmal, so konnte mit einer Realisierung der Neubaupläne in absehbarer Zeit nicht mehr gerechnet werden. Dementsprechend votierte der Stadtrat jetzt gegenüber de Finanzministerium für eine Beibehaltung der Niveauübergänge. Für eine Erleichterung des Verkehrs sollte lediglich die Anlage zweier Fußgängertunnels sorgen[108]. Die Stadt setzte auf den Faktor Zeit. Bei der zu erwartenden Verkehrszunahme mussten die Verhältnisse des innerstädtischen Verkehrs früher oder später so katastrophal werden, dass eine Neuplanung unumgänglich wurde.
Als letzter Versuch der Stadtverwaltung ein Lösung des Problems in ihrem Sinne herbeizuführen, forderte der Stadtrat das Finanzministerium auf, die Erweiterungspläne der Generaldirektion auszusetzen und stattdessen mit den Planungen für eine Neuanlage des Bahnhofs zu beginnen. Wie nicht anders zu erwarten lehnte das Finanzministerium ab, und beendete am 29. Juni 1882 jeden weiteren Schriftwechsel in dieser Thematik. Mit dieser Entscheidung konnten die Erweiterungsarbeiten am Karlsruher Bahnhof direkt beginnen. Die Mittel hierfür waren ja von der zweiten badischen Kammer mit dem Eisenbahnbudget 1882/83 bewilligt worden. Die Generaldirektion setzte ihr Erweiterungsprojekt nun gegen den ausdrücklichen Willen der Stadt in die Realität um.
Die Eisenbahnverwaltung ihrerseits forcierte nach den Erweiterungsplanungen jetzt auch die Überbrückungspläne und legte der Stadt im August 1882 bereits die Modelle für die zwei Straßenüberquerungen vor. Die beiden Brückenkonstruktionen sollten Spannweiten von 38 bzw. 50 Metern aufweisen. Die Breite der Übergänge betrug in der Planung 9 bzw. 15 Meter. Die herzustellenden Rampen (Brückenaufgänge) wiesen Steigungen zwischen 2,9 und 4,7 % auf. Welche Eingriffe diese Rampen in die Bebauung der Stadt gehabt hätten, verrät die Aufzählung der notwendigen Veränderungsmaßnahmen durch die Eisenbahnverwaltung: „Die Anlage der Straßenüberführung erfordert die Versetzung des Kriegerdenkmals und die Verschiebung der Gartenstraße vor dem Vierordtsbade bis in die Richtung der

108 Stadtrat an Finanzministerium vom 26.5.1882 in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.55-56, S.8

Schützenstraße.(..) Zur Verkehrserleichterung sollen die Plätze vor der Festhalle und beim Hotel Germania erweitert werden. Die Erweiterung des letztgenannten Platzes bedingt auch die Versetzung des sogenannten Malschbrunnens. (..)"[109].Diese projektierten Eingriffe in den Stadtraum wurden von den Einwohnern der Stadt und deren politischen Vertretern nicht akzeptiert. Die Modelle wurden von der Stadt strikt zurückgewiesen, die sich ihrerseits definitiv gegenüber der Staatsverwaltung auf den Neubau eines Zentralbahnhofs festlegte[110].
Mit der gegenseitigen Festlegung hatte sich der Kommunikationsbedarf erschöpft. Zwischen Stadt und Staat herrschte in Bezug auf die Karlsruher Bahnhofsfrage auf Jahre hinaus Schweigen.
Die Eisenbahnverwaltung startete noch einen Versuch, ihr Projekt der kombinierten Erweiterung und Überbrückung auch gegen die Stadt durchzusetzen. Nach Abschluss der Erweiterungsarbeiten, für die das Parlament die Mittel im Eisenbahnbudget von 1882/83 bewilligt hatte, legte die Generaldirektion mit dem Eisenbahnbudget der Jahre 1884/85 auch die Überbrückungsprojekte dem Parlament vor. Mit dieser Vorlage durch die Eisenbahnverwaltung wurde der Widerstand gegen die Brückenlösung durch die Stadt nochmals akut. Die Stadtverwaltung wandte sich an die zweite badische Kammer und forderte das Parlament auf, die beantragten Mittel für die Überbrückungen nicht zu bewilligen[111].
Die Argumentation der Stadt versuchte den Nachweis zu führen, dass durch die Überbrückungen keine Verbesserungen der Verkehrsbedingungen herbeigeführt würde, sondern im Gegenteil eine Verschlechterung. Hierfür wurden erstmals statistische Erhebungen an den Bahnübergängen durchgeführt. Die Verkehrszählungen fanden im Zeitraum von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr abends statt. Sie ergaben an den beiden Hauptübergängen an der Ettlinger- und Rüppurerstrasse jeweils ca. 14000 Fußgänger und maximal 724 Fuhrwerke. Dazu kamen noch einmal 4725 Personen und 262 Fuhrwerke am kleineren Übergang an der Gartenstrasse. Die Statistik berechnete den Durchschnitt der von Sperrungen betroffenen Personen und Fuhrwerke:
Ettlingerstrasse: 14% des Personenverkehrs

---

109 Eisenbahnbudget 1884/1885, Nr.26/27 „Herstellung von Bahnüberbrückungen am Ettlinger und Rüppurer (Friedrichs-) Thor zu Karlsruhe. In: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.56-57, S.56

110 Petition des Stadtrats an Großherzog vom 23.5.1883. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.9

111 Stadtrat an zweite Kammer vom 16.2.1884 "Die Erweiterung des Karlsruher Bahnhofs betreffend". in Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.57-59

28% des Fuhrwerkverkehrs

(Den bereits angesprochenen Fußgängersteg über die Ettlingerstrasse ("Fort Lauter" benutzen nur 3,6% der Passanten)

Rüppurerstrasse:	9 % des Personenverkehrs
	22 % des Fuhrwerkverkehrs
Gartenstrasse:	7 % des Personenverkehrs
	16 % des Fuhrwerkverkehrs.

Aus den Daten für die durchschnittliche Dauer der Absperrungen, der Anzahl der Absperrungen und den Verkehrszahlen berechnete die städtische Statistik einen Gesamtwert der Verkehrsbehinderung. Es wurden an den Karlsruher Bahnübergängen demnach im Jahr 28919 Stunden Personenwartezeit und 4351 Stunden Fuhrwerkwartezeit produziert. Aus diesen Zahlenwerten ließ sich nun ein abstrakter Kennwert der Verkehrsbehinderung und des volkswirtschaftlichen Schadens benennen: Die Jahres-Wartezeit oder besser Jahres- Zeitverlust.

Nach der Feststellung der gegenwärtigen Verhältnisse an den Niveauübergängen, konnten nun extrapolierte Werte für den Fall der Verwirklichung der Brückenüberführungen berechnet werde. Wollte ein Fuhrwerk die Überbrückungen benutzen, so musste der Wagen zuerst den Anstieg zu den Brücken bewältigen. Außerdem ergaben sich durch die Rampen auch Umwege für den Verkehr, die erst den Ausgangspunkt der Rampen erreichen mussten. Der Durchschnittswert der Verzögerung für Fuhrwerke wurde mit 3 Minuten angenommen, woraus sich bei der Gesamtzahl von 576700 Wagen im Jahr ein Jahres- Zeitverlust von 28835 Stunden. Im Vergleich zu den gegenwärtigen Zuständen bedeutete dies eine Verschlechterung um das 7-fache. Des weiteren reklamierte die Stadt eine Einbuße der Transportkapazität der Fuhrwerke durch die zu bewältigende Steigung. Die begrenzte tierische Transportkraft durch die Lastpferde, bedeutete bei einer Steigung automatisch, dass weniger Gewicht geladen werden konnte. Auch den Transport mit einspännigen Droschken zur Personenbeförderung sah die Stadt gefährdet. Statt dessen müsste in Zukunft zweispännig gefahren werden.

Diese neuartige Argumentationsgrundlage durch statistische Erhebungen, Extrapolationen und abstrakte Vergleichswerte, trägt die Handschrift des Stadtbauingenieurs Baumeister[112]. Darin kam auch sein Bestreben zum Ausdruck, städtische Probleme in mathematische zu übersetzen und Entscheidungen auf einer objektiven Zahlenbasis zu verifizieren. Eine Methode, die er selbst auch in seinen Gutachten zur Bahnhofsfrage anwandte.

---

112 StAK 1/H.-Reg. A2276 Reinhard Baumeister:"Gutachten über die Karlsuher Bahnhofsfrage" vom 16.5.1898

Die zweite Kammer gab dem Ersuchen des Karlsruher Stadtrats nach und verweigerte die Bewilligung der Mittel für die Straßenüberführungen gegen den Willen der Stadt[113]. Die Begründung des Parlaments wies die Bahndirektion mit ihrer Meinung zurück, dass die Karlsruher Bahnhofsfrage eine interne Angelegenheit der Bahnverwaltung sei. Die zweite Kammer erkannte ausdrücklich das Mitwirkungsrecht der Stadt Karlsruhe bei der Lösung der Bahnhofsfrage an und betonte, "daß hier auch den Wünschen der Gemeinde billiger Weise Rücksicht getragen werden müsse"[114]. Und sie schloss sich dem mathematischen Modell von Baumeister an und bewertete die zeitlichen Nachteile durch die Überbrückungen als gravierend.
Als Minimalverbesserung wurden in das Eisenbahnbudget 140000 Mark zur Realisierung zweier Fußgängertunnel aufgenommen, die dann in den Jahren 1885 und 1886 gebaut wurden. Diese Hilfsmittel hatten jedoch kaum Auswirkungen auf die bestehenden Probleme. Keiner der Kontrahenten konnte sich letztendlich mit seinen Plänen durchsetzen. Es begann eine lange Zeit des Abwartens.

4.3 Hochlegung contra Überführungen 1895- 1898

Wie nicht anders zu erwarten, verschärfte sich die Karlsruher Bahnhofsfrage in den nächsten Jahren erheblich. Die Anzahl der Absperrungen der drei Niveauübergänge erhöhte sich in den Jahren 1884 bis 1895 von 164 auf 271 pro Tag. Die Gesamtdauer der Absperrungen an den Übergängen nahm von 596 Minuten im Jahr 1884 auf 896 Minuten pro Tag im Jahr 1895 zu[115]. Als störend erwies sich vor allem auch die Unberechenbarkeit der Länge der Absperrungen der Bahnübergänge. An den drei Messtagen im August 1895 betrug die durchschnittliche Dauer der Absperrungen zwar "nur" zwischen 3,0 und 9,2 Minuten auf den drei Übergängen, die maximalen Absperrungen dauerten aber bis zu 29 Minuten. Am 4. und 5. August 1895 wurden beim Übergang in der Ettlingerstrasse sogar Wartezeiten von 52 bzw. 113 Minuten (!) gemessen. Gerade bei festen Terminen oder Abfahrtszeiten erwiesen sich solche zeitliche Streuungen als nicht tolerierbar. Wer Pech hatte, konnte im Extremfall fast zwei Stunden auf die Passage warten.

113 Stellungnahme der zweiten Kammer zu § 26 und 27 des Eisenbahnbudgets 1883/84. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.57-59

114 Stellungnahme der zweiten Kammer zu § 26 und 27 des Eisenbahnbudgets 1883/84. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.59

115 StAK 1/H.-Reg. A2276 Reinhard Baumeister:"Gutachten über die Karlsuher Bahnhofsfrage" vom 16.5.1898

Zudem hatten neben der Entwicklung der Einwohnerzahlen im Bahnhofsstadtteil auch einige städtebauliche Veränderungen zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens beigetragen. Die Anlage des Stadtgartens, der Bau des Vierordtbads im Jahr 1873 und der Festhalle im Jahr 1877, verlegten einen Teil attraktiver städtischer Infrastruktur in den Stadtraum jenseits der Gleisanlagen in den Süden der Stadt. Zu dem Alltagsverkehr aus und in die Südstadt, kam jetzt auch noch der expandierende Freizeitverkehr hinzu.
Auch das baulich veränderte Bahnhofsgebäude stieß zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Wurden im Jahr 1884 622268 Fahrkarten an der Karlsruher Station verkauft, verdoppelte sich deren Anzahl in den 11 Jahren nahezu auf 1,24 Millionen, wozu noch einmal über 10000 Kilometerhefte verkauft wurden, d.h. Monats- bzw. Jahreskarten[116]. Der Güterverkehr, in der Gründungsphase der badischen Eisenbahnen noch überhaupt nicht berücksichtigt entwickelte sich ebenfalls zu einem erheblichen Faktor. Am Bahnhof Karlsruhe wurden im Jahr 1895 über 400000 to umgeschlagen und die Entwicklung deutete einen weiteren rasanten Anstieg der Gütermenge an. Mit dem Umfang des Personen- und Güterverkehrs, nahm der Wirtschaftsfaktor Eisenbahn für die staatliche Verwaltung an Bedeutung zu. Die Generaldirektion konnte die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb am Karlsruher Bahnhof von 2,9 Mio. Mark im Jahr 1884 auf 5,19 Mio. Mark im Jahr 1895 steigern.
Die Entwicklung des Güterverkehrs führte zu einschneidenden Veränderungen der Bahnanlagen in Karlsruhe. Im Jahr 1892 wurde ein eigener Rangierbahnhof eingerichtet, um die direkten Gleisanlagen des Karlsruher Bahnhofs und damit auch die Bahnübergänge in der Stadt zu entlasten. In einem Gesetzentwurf vom 25. Mai 1892 garantierte die badische Regierung, dass "durch den Hauptbahnhof (werden) künftig keine Güterzüge mehr geführt"[117] würden. Mit der Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr versprach sich die Eisenbahndirektion eine entscheidende Entlastung des Karlsruher Bahnhofs.
Die Initiative zur funktionalen Trennung des Schienenverkehrs war Teil einer umfassenden Umgestaltung der Eisenbahnstruktur in Baden. Diese Umgestaltung hatte keinen verkehrs- oder wirtschaftspolitische Hintergrund, sondern war Resultat der militärischen Strategie des Deutschen Reiches. Der deutsche Generalstab verlangte eine strategische Verbindung ins Elsass. Zu diesem Zweck sollte Röschwoog/ Elsass mit Graben/ Baden mit

---

116 Statistische Angabe nach: Städtische Archivkommission:"Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe" (1884-1895)

117 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.11

einer eigenen Bahnlinie verbunden werden, um im Konfliktfall den Truppentransport ins Elsass zu erleichtern und das deutsche Heer mobiler und beweglicher zu machen. Die strategische Bahn war das Resultat von Geheimverhandlungen zwischen dem Reich und Baden. Die Anlage der strategischen Bahn bedeutete für die Bahnstruktur in Karlsruhe eine entscheidende Veränderung[118]. Doch hiervon wurde die Stadt wiederum nur indirekt informiert. Die Stadt monierte dementsprechend, dass sie "vielmehr mit der abgeschlossenen Vereinbarung völlig überrascht (wurde) und hatte daher auch keine Gelegenheit, für die Wahrung ihrer Interessen Sorge zu tragen"[119]. Mit der von militär- und außenpolitischen Erwägungen geprägten Umgestaltung der Eisenbahnverhältnisse eskalierte die Karlsruher Bahnhofsfrage erneut. Die Zeit des Wartens war nach 11 Jahren zu Ende. Der Konflikt begann erneut.
Die Bahndirektion verbreitete zunächst Optimismus und verkündete, dass mit der Funktionstrennung des Bahnverkehrs und der Eröffnung des Rangierbahnhofs auch eine Entschärfung der Verkehrsituation in Karlsruhe eintreten werde. Sehr bald jedoch machte sich Enttäuschung unter den Gewerbetreibenden der Stadt und der Bevölkerung bemerkbar. Im Jahresbericht 1895 der Handelskammer Karlsruhe trat diese der optimistischen Einschätzung der Eisenbahnverwaltung entgegen[120]. Die Anlage des Rangierbahnhofs und der Gütergleise hatte die Behinderungen des innerstädtischen Verkehrs in keiner Weise abgebaut. Im Gegenteil hatten sich die Ansprüche der urbanen Mobilität verändert. Der Bahnhofsstadtteil, der inzwischen auf nahezu 20000 Einwohner angewachsen war, sollte endlich an den modernen städtischen Nahverkehr angeschlossen werden. An eine Linienführung der elektrischen Straßenbahn war allerdings aufgrund der unkalkulierbaren Gleissperrungen nicht zu denken. Die Handelskammer forderte, endlich Initiativen für eine endgültige Lösung der Bahnhofsfrage in die Wege zu leiten. Die Handelskammer appellierte an die Stadtverwaltung das Projekt

---

118 Die Konsequenzen für den Eisenbahnverkehr in Karlsruhe waren folgende:
1. Anlage einer Bahn Graben- Karlsruhe
2. Anlage einer Bahn Karlsruhe- Rastatt
3. Anlage eines Rangierbahnhofs
4. Anlage eines Westbahnhofs
5. Umwandlung der Bahnlinie Graben- Karlsruhe in eine Nebenbahn
6. Verbot des Gütertransports auf der städtischen Bahnlinie Hauptbahnhof-Mühlburg

119 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.10

120 Badischer Landesbote vom 4.9.1895 "Bahnhofsverhältnisse und Industriegleise in Karlsruhe"

einer Höherlegung des Hauptbahnhofs an seinem jetzigen Standort, das Projekt von Baumeister, wieder aufzugreifen. Der Stadtrat folgte der Empfehlung der Gewerbetreibenden und wandte sich umgehend an das Ministerium des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten[121]. Die Stadt forderte nun, ohne ausdrückliche Erwähnung des favorisierten Höherlegungsprojektes, die Ausarbeitung, sowie Kostenvoranschläge für alle denkbaren Alternativen vorzulegen. Das oberste badische Ministerium entsprach der Forderung des Stadtrates. Die Karlsruher Bahnhofsfrage wurde nun zur Landessache erklärt, die Generaldirektion nunmehr von höchster Stelle angewiesen, die angeforderten Kostenvoranschläge und Projektausarbeitungen zu liefern. Die Situation in der Stadt hatte sich in einem Maße zugespitzt, dass Handlungsbedarf bestand, der von der badischen Regierung auch offiziell anerkannt wurde.
Von der Beauftragung der Eisenbahnverwaltung mit der Ausarbeitung der Pläne für alle Alternativen bis zur Vorstellung derselben vergingen allerdings 3 Jahre, d.h. die Dringlichkeit der Angelegenheit hielt sich für die Generaldirektion eher in Grenzen. Der Stadtrat dagegen versuchte mit "verschiedenen dringlichen Erinnerungen und Anfragen"[122] an die Eisenbahnverwaltung das Verfahren zu beschleunigen.
In der Bevölkerung dagegen weckten die Eisenbahnverhältnisse Befürchtungen. Die Generaldirektion hatte die Erweiterung des Karlsruher Bahnhofs im Jahr 1882 u.a. damit begründet, dass "längerlich die Verantwortlichkeit für die so täglich gefährdeten Menschenleben und für die drohenden materiellen Verluste zu tragen, (kann) der Betriebsverwaltung nicht zugemutet werden"[123] konnte. Diese Aussage hatte zu einer Beruhigung der Einwohner selbstverständlich nichts beitragen können. Im September 1897 erschien im Badischen Beobachter ein Leitartikel, der dieser Stimmung innerhalb der Bevölkerung Ausdruck verlieh. Unter der Überschrift "Die Häufung der Eisenbahnunfälle" berichtete die Zeitung über skandalöse Zustände beim Eisenbahnbetrieb[124]. Schadhaftes Material, unhaltbare Arbeitsbedingungen und fehlendes geschultes Personal wurden als Ursachen der ansteigenden Unfallzahl im Deutschen Reich ausgemacht. Nach den allgemeinen

121 Stadtrat an Großh.Ministerium des Großh.Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 3.September 1895. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.63-63

122 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.13

123 Eisenbahnbudget 182/83, Nr.20 "Erweiterung des Personenbahnhofs in Karlsruhe". in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.49-51, S.49

124 Badischer Beobachter vom 16.9.1897 "Die Häufung der Eisenbahnunfälle"

Betrachtungen, kam der Beobachter schließlich doch noch auf die lokale Situation zu sprechen. Mit deutlicher Spitze gegen die Verzögerungstaktik der badischen Eisenbahnverwaltung, betonte die Zeitung: "Wir in Baden sind an den Eisenbahnunfällen der letzten Monate nicht sonderlich stark betheiligt. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß die Vorkommnisse der letzten Zeit auch bei uns an maßgebender Stelle beachtet zu werden verdienen"[125].

In ähnlicher Weise argumentierte die Stadtverwaltung in einer Beschreibung der "gegenwärtigen Mißstände"[126]. Sie erhob schwere Vorwürfe gegen die Eisenbahnverwaltung und ihre fahrlässige Behandlung der Gefährdung von Menschenleben: "Um die Straßensperrungen zu vermindern, ist man seit einiger Zeit dazu übergegangen, die Barrieren bei der Durchfahrt rangierender Lokomotiven und Zugsabteilungen offen zu halten. Es stellen sich dann bei dem benützten Gleise Bahnwärter auf, um das Publikum zu warnen"[127]. Eine "entsetzliche Katastrophe" konnte bei diesen Zuständen nur eine Frage der Zeit sein. Die Stadt griff die Eisenbahnverwaltung direkt an und monierte, dass dieses Vorgehen nur aufgrund der staatlichen Struktur des Eisenbahnwesens möglich war, denn "würde die Eisenbahn einer Gemeinde oder einem Privatunternehmer gehören, so wäre deren Eigentümer ganz unzweifelhaft schon längst mit polizeilichem Zwange zur Beseitigung der geschilderten Gefahren angehalten worden"[128]. Die Stadtverwaltung unterstellte der Eisenbahnverwaltung also staatliche Willkür auf Kosten der Gesundheit der Bürger.

Am 19. Februar 1898 legte die Generaldirektion endlich die Pläne und Kostenvoranschläge vor. Von der Eisenbahnverwaltung wurden schließlich drei Projekte ausgearbeitet:[129]

1. Hochliegende Kopfstation unter Verlegung des Bahnhofs mit einem Kostenvoranschlag von 18,23 Mio. Mark, wobei ca. 5 Mio. Mark abzuziehen waren, die aus dem Verkauf des freiwerdenden Geländes am jetzigen Standort des Karlsruher Bahnhofs erzielt werden sollten.
2. Hochlegung des Bahnhofs unter Beibehaltung des Standorts mit einem Kostenplan von 15- 17,75 Mio. Mark[130].

---

125 ebd.

126 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.24-27

127 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.24

128 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.25

129 Ministerium des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten an Stadtrat vom 19.2.1898. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.64-65

3. Bau von drei Überbrückungen statt der bisherigen Niveauübergänge. Kostenaufwand insg. 4,32 Mio. Mark.

Damit wurden erneut die bereits diskutierten drei Varianten Verlegung, Höherlegung und Überbrückung zur Disposition gestellt. Die Option der Eisenbahnverwaltung ist mit einem Blick aus den Kostenvoranschlägen zu ersehen: Die immer schon favorisierte Brückenlösung sollte laut der Konzeption schon für 1/3 der Kosten der anderen Projekte realisierbar sein. Dementsprechend konnte es für die Eisenbahnverwaltung keine Diskussion über den Sachverhalt geben. Um diesen Aspekt noch zu unterstreichen, beeilte sich die Eisenbahnverwaltung zu betonen, dass sie selbstverständlich auch zur Realisierung eines der beiden Alternativvorschläge bereit sei. Allerdings nur unter der Bedingung, dass die Stadt den Kostenunterschied zum Brückenprojekt selbst aufkam. Dies hätte Ausgaben für den Stadtfiskus in der Höhe von mindestens 9 Mio. Mark bedeutet[131].

Gegen die Behandlung der Frage durch die Eisenbahndirektion regte sich in der Stadt erheblicher Widerstand. Der Stadtrat erneuerte seine im Jahr 1882 verfolgte Strategie und versuchte sich bei dem ausgewiesenen Experten für städtische Infrastrukturmaßnahmen an der Technischen Hochschule, Reinhard Baumeister, rückzuversichern. Sie beauftragte den Ingenieur, der seit dem Jahr 1891 auch als Stadtverordneter im Bürgerausschuss aktiv war, mit der Anfertigung eines Gutachten über die drei Entwürfe.

Am 16. Mai 1898 legte Prof. Baumeister sein Gutachten vor[132]. Die Grundlage seiner Betrachtungen bildeten die statistischen Erhebungen aus den Jahren 1884 und 1895, sowie seine Versuche zur Quantifizierung und Objektivierung der Betrachtungsweise. Baumeisters Gutachten ging von zwei Voraussetzungen aus:

1. Die Karlsruher Bahnhofsfrage ist in erster Linie eine Kostenfrage und
2. Aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrt der Stadt, ist der Bahnhof an seinem gegenwärtigen Standort zu belassen.

Somit blieben nur die Alternativen der Höherlegung oder Überbrückung übrig. Die Höherlegung war nach der Auffassung Baumeisters die anzustrebende Lösung, da die praktischen Vorteile überwogen. Allerdings stand der erhöhte Kostenaufwand dem entgegen. Also plädierte der Stadtbauingenieur

---

130 Der Preisunterschied resultiert aus der Führung der strategischen Bahn über den Personenbahnhof bzw. ihre Umleitung über den Güterbahnhof.

131 Zum Vergleich: der im Jahr 1898 beschlossene Bau eines Elektrizitätswerkes, sollte mit Leitungsnetz 2,2 Mio. Mark kosten.

132 StAK 1/H.-Reg. A2276 Reinhard Baumeister:"Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage" vom 16.5.1898

für eine Strategie des Abwartens bis die Bedingungen eintraten, die eine Höherlegung unausweichlich machen würden. Bis dahin sollte sich die Stadt mit der Überbrückungslösung der Eisenbahnverwaltung zufrieden geben, die zumindest mittelfristig ein akzeptables Provisorium darstellte.
Der Stadtrat versuchte sich auch die Erfahrungen anderer Kommunen in Baden, die vor ähnlichen Problemen gestanden waren, zu Nutze zu machen. Sowohl in Freiburg, wie in Mannheim waren Überführungen über die Eisenbahntrassen in der Stadt errichtet worden. Allerdings hatten weder in Freiburg, noch in Mannheim die städtebaulichen Probleme durch die Eisenbahn die Dimensionen angenommen. wie in der Residenzstadt. Eine schriftliche Anfrage an die Stadträte von Mannheim und Freiburg ergab denn auch keine Bedenken gegen die verkehrstechnische Funktionalität der errichteten Überführungen. Um die Verkehrsverhältnisse und die Ästhetik der innerstädtischen Eisenbahnüberbrückungen zu begutachten, unternahm der Stadtrat von Karlsruhe, ergänzt von den Vorständen der Bürgervereine der betroffenen Stadtteile, eine Informationsreise nach Freiburg und Mannheim. Diese direkte Erfahrung der politischen Entscheidungsträger und Bürgervertreter, konnte die Ablehnung der Überbrückungslösung der Eisenbahndirektion allerdings nicht positiv beeinflussen.
Die Einwohner des Bahnhofsstadtteils reagierten auf die bekannt gewordenen Pläne der Eisenbahnverwaltung umgehend mit der Einberufung einer Bürgerversammlung am 5. Mai 1898. In einer einstimmig angenommenen Petition an den Stadtrat forderten die Südstädter die Ablehnung der Brückenpläne und die Inangriffnahme einer definitiven Lösung im Sinne der Bürger der Stadt Karlsruhe[133]. In den Überführungsplänen erkannten die am stärksten von den Verkehrsbehinderungen Betroffenen "eine schwere Schädigung sowohl ihrer eigenen gewerblichen und geschäftlichen Verhältnisse wie auch jener der ganzen Stadt Karlsruhe"[134]. Die Argumentation der Resolution orientierte sich dabei am Gutachten von Reinhard Baumeister und dessen mathematischer Statistik. Die Überbrückungen wurden nicht als Erleichterung der lokalen Verkehrsverhältnisse , sondern als eine ernste Erschwernis interpretiert. Wie für die Stadt, lieferte der renommierte Stadtbauingenieur auch für die Einwohnerschaft die Legitimationsbasis für die Artikulation ihrer Interessen gegenüber den staatlichen Stellen, voran der Eisenbahndirektion.

---

133 Resolution der Volksversammlung in der Südstadt im Saale des Reichshallentheaters am 5. Mai 1898. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.67-68

134 ebd., S.68

Am 11. Mai wurde die Karlsruher Bahnhofsfrage auch zum wiederholten Male Gegenstand in einer Sitzung der zweiten badischen Kammer[135]. Von besonderer Bedeutung war hierbei die Stellungnahme des zuständigen Ministers, Brauer, der noch einmal die Pläne der Eisenbahnverwaltung verteidigte. In den Diskussion innerhalb der Stadt erkannte der Minister vor allem zwei immer wiederkehrende Argumente: Der Provisoriumscharakter der Überbrückungen und die Auswirkungen der Überbrückungen auf das Stadtbild. Zur Frage der zeitlichen Perspektive bemerkte der Minister, dass die Bahnhofsanlagen tatsächlich bereits an ihre Grenzen gestoßen waren. Allerdings konnten die notwendigen Veränderungen, wenn erst einmal die Verkehrssituation durch die Überbrückungen entschärft war, im Laufe der Zeit den Anforderungen angepasst werden. Die potentielle Kapazität des zur Verfügung stehenden Raumes für die Bahnhofsanlagen, reichte nach den Angaben Brauers auch bei einer Steigerung des Verkehrs um das Vierfache, oder einer Verdopplung der Einwohnerzahl auf 200000 noch aus.
Der Minister vertrat ein Konzept der evolutionären Anpassung der bestehenden Anlagen, auch des Empfangsgebäudes[136]. Zu den Auswirkungen der Überbrückungen und vor allem der notwendigen Rampen auf den Stadtraum, bemerkte der Minister, dass die Überbrückungen statt einer Verunstaltung der Stadt eine "sehr schöne, hervorragende Zierde"[137] für die Stadt würden. Auf Ansichtskarten, sei in Zukunft mit der Abbildung der Überbrückungen als einer hervorragenden Sehenswürdigkeit der Residenz zu rechnen. Diese Ausführungen lösten unter den Abgeordneten mehrfach Heiterkeit aus. Gegen die von der Stadt gewünschte Höherlegung des Bahnhofs argumentierte der Minister mit genau den Nachteilen, die den Überbrückungen nachgesagt wurden. Nicht die Überbrückungen waren eine Verunstaltung des Stadtbildes, die Höherlegung des Bahnhofs mit ihrem 5 Meter hohen Wall mitten durch die Stadt, sei aus ästhetischen Gründen abzulehnen. Minister Brauer zeichnete ein lebhaftes Bild der Stadt bei einer Realisierung dieses Projektes und bat die Abgeordneten sich dieses Bild vorzustellen: "eine hohe Mauer oder auch einen hohen Erdwall mit langen, dump-

---

135 Sitzung der 2.Kammer des badischen Landtags am 11.5.1898. in: Karlsruher Zeitung, Parlamentsberichte der folgenden Tage

136 "Man habe also ein sehr weite Ausdehnungsfähigkeit auf dem hiesigen Bahnhof und könne diese Änderungen nach und nach vornehmen, ohne den Verkehr dabei erheblich zu stören (..) Man sei also in der Lage mit dem Raum, der unter den drei Überführungen sich hinstrecke, für alle Zukunft einen guten, der Residenz würdigen Zustand zu schaffen. Natürlich könne dies nur nach und nach geschehen", in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.17

137 ebd., S.18

fen, nie ganz trocken und sauber zu haltenden Tunnels (..) Und erst die arme Südstadt, was solle man dazu sagen, wenn dieser hübsche, gesunde, aufstrebende Stadtteil von der Altstadt durch Wälle abgeschnitten"[138] sei.
Eine Verlegung schloss der Minister kategorisch aus und bekannte sich definitiv: "Jedenfalls müsse der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle bleiben"[139]. Dem Verlegungsprojekt zufolge würde der Bahnhof um ca. 1,5 km von der Stadtmitte heraus nach Südwesten verschoben und wäre somit außerhalb der Gemarkung von Karlsruhe auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Beiertheim erbaut worden. Da es nach den Richtlinien der Eisenbahnverwaltungen üblich war, den Bahnhof nach dem nächstgelegenen Ort zu benennen, wurde Minister Brauer ironisch und bemerkte: „Man könne dann vielleicht in einem zukünftigen Bädecker lesen: „Beiertheim, ein kleiner Ort mit prächtigem Bahnhof; - in der Nähe liegt die Stadt Karlsruhe mit 100000 Einwohnern.“ (Heiterkeit)“[140].
Der Minister führte auch eine neue Argumentationslinie in die Diskussion ein. Bisher waren ausschließlich wirtschaftliche, verkehrspolitische oder ästhetische Aspekte in der Diskussion aufgetaucht, jetzt argumentierte der Minister auch stadtökologisch. Der neuangelegte Stadtgarten mit seinen ausgedehnten Parkanlagen und einem künstlich geschaffenen See, diente nicht nur als das beliebteste Naherholungsziel der Karlsruher, sondern auch als „zweite Lunge unserer wachsenden Großstadt“[141]. Die Anlage eines Bahnhofs auf einem Teil des Geländes würde diese Funktion zerstören.
Den Hauptaspekt gegen eine Verlegung erblickte der Minister aber in einer „Umwertung aller Werte“[142]. Eine Verlegung des Bahnhofs hätte eine völlige Umgestaltung der bestehenden Eigentumsverhältnisse innerhalb der Stadt zur Konsequenz. Die Grundstückswerte würden sich entsprechend ihrer Nähe oder Ferne zum Bahnhof entscheidend verändern und eine Spekulationswelle in der Stadt provozieren. Dies war etwas, „was man ohne Noth nicht tun dürfe“[143].

---

138 ebd., S.18
139 ebd., S.19
140 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.19
141 Die erste Lunge war der Hardtwald. Dieses ausgedehnte Waldareal bildete aufgrund der besonderen Planungskonzeption der Stadt Karlsruhe als fächerförmige auf das Schloss hin konzentrierte Siedlung, die Nordgrenze der Stadt.
Zitat: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.19
142 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.19
143 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.19

Damit hatte der Minister durchaus zutreffend die Schwachstellen der Konzeption der Stadt dargestellt, ohne allerdings einen Meinungsumschwung zugunsten des Projekts der Eisenbahnverwaltung auslösen zu können.
Trotz des heftigen Widerstands, auf den die Planung der Generaldirektion in der Stadt traf, gab diese ihr Konzept zur Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage nicht auf. Um ihren Vorstellungen Nachdruck zu verleihen und die Ablehnungsfront zu durchbrechen, setzte die Direktion auf eine Popularisierung und Gewöhnung des Publikums. Vom 2.- 10. Juni 1898 wurden Modelle der projektierten zwei Straßenüberführungen im Rathaussaal der Stadt ausgestellt. Jeder Bürger konnte sich auf diese Weise über die zukünftige Gestaltung der Innenstadt und die Konsequenzen der Überbrückungen auf das Stadtbild informieren. Von dem Angebot machten in den 9 Tagen 3904 Bürger Gebrauch. Zuvor waren bereits Spezialführungen für die Mitglieder des Bürgerausschusses, Pressevertreter, den Vorstand der Handelskammer und des Gewerbevereins, sowie für die Vorstände der Bürgervereine der Südstadt, Südweststadt und Weststadt durchgeführt worden[144].
Die Absicht der Eisenbahndirektion mit den Modellen eine erhöhte Akzeptanz zu erreichen, wurde in der Karlsruher Presse natürlich sofort erkannt und entsprechend kommentiert. Die Badische Landeszeitung betonte, dass die Modelle "sehr schön gearbeitet" waren, sie allerdings nur ein verzerrtes Bild der Realität zu geben in der Lage waren[145]. Die Zeitung warnte ihre Leser, dass die Modelle "nur dann ein richtiges Bild der dargestellten bauten (gäben), wenn der Beschauer es versteht, die Sprache der Modelle in die des natürlichen Maßstabs zu übersetzen". Die Landeszeitung lieferte ihren Lesern auch gleich die Methode mit, in der die Modelle zu betrachten waren: "Um ein annäherndes Bild zu bekommen, muß man sich soweit bücken, daß man eben durch die Straßentunnels **hindurchsieht** (Herv. im Orig.): Dann nimmt sich die Sache schon etwas anders aus". Mit Resignation stellte die Zeitung aber schließlich doch fest, dass diese Überführungen das einzig realistisch Erreichbare für die Stadt seien. Mit dieser Ansicht allerdings stand die Zeitung ziemlich alleine da.
Die Stadtverwaltung stellte ihren Standpunkt nochmals in schriftlicher Form dar. Unter dem Titel "Die Karlsruher Bahnhofsfrage" veröffentlichte Oberbürgermeister Schnetzler eine umfangreiche Broschüre, die gleichzeitig als Begründung eines Stadtratsbeschlusses diente[146]. Hierin forderte der Bür-

144 Städtische Archivkommission:"Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe". Karlsruhe 1899, S.81f

145 Badische Landeszeitung vom 2.6.1898 "Zur Bahnhoffrage"

146 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898

germeister die Einholung eines weiteren Gutachtens und gab zugleich die öffentliche Diskussion zur Thematik wieder. In der Stadt hatte sich eine Stimmung breit gemacht, die vor allem die Vernachlässigung der Residenzstadt gegenüber der Industrie- und Handelsmetropole Mannheim reklamierte; Karlsruhe sei das "Stiefkind des Landes"[147]. Der Oberbürgermeister bekannte sich dezidiert zum Projekt eine Hochlegung des Bahnhofs und trat gegen eine Verlegung des Bahnhofs ein. In dramatischen Worten beschwor er die Folgen einer Verlegung, die "eine schwere und nachhaltige Zerrüttung des bürgerlichen Friedens in unserem Gemeinwesen notwendig zur Folge hätte"[148]. Der Oberbürgermeister befürchtete den Ausbruch eines Interessenkampfes und eine Spaltung innerhalb der Bürgerschaft, falls eine Verlegung beschlossen werden sollte.
Das beantragte Gutachten erhielt eine außerordentliche Bedeutung für das weitere Vorgehen der Stadt: "Kann aufgrund des Gutachtens eine befriedigende vollständige Neuanlage des Bahnhofs mit Aussicht auf Erfolg betrieben werden, so wird es die Pflicht der Gemeindeverwaltung sein, ihre ganze Energie in die Erreichung dieses Ziels zu setzen"[149]. Einer der Gutachter war dabei schon vorgegeben: Reinhard Baumeister, "der die hiesigen Verhältnisse genau kennt und hinsichtlich seiner Befähigung, seines Wissens, seiner Erfahrung und seiner Objektivität das größte Vertrauen genießt"[150]. Das Resultat des Gutachtens würde also entscheidenden Einfluss auf den Fortgang der Karlsruher Bahnhofsfrage und die Haltung der Stadtverwaltung haben.
Neben Baumeister wurden der Generaldirektor der königlich bayrischen Staatseisenbahnen, Gustav von Ebermayer, und der Eisenbahnexperte Civilingenieur Gleim aus Hamburg, mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt[151]. Beide Experten sind in Bahnhofsfragen Autoritäten und verfügen über eine reichhaltige Erfahrung. Beide sind auch international im Einsatz. Ebermayer erstellt z.B. im Jahr 1895 eine Begutachtung und ein Projekt zur Lösung der Züricher Bahnhofsfrage. Der Stadtrat von Zürich und die größte schweizerische Privatbahn beauftragen Gleim im gleichen Kontext im Jahr 1896 mit der Erstellung mehrer Gutachten[152]. Als Ausgangsmaterial griffen

147 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.21
148 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.24
149 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.39
150 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.38
151 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898
152 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein

die Sachverständigen auf die von der Eisenbahndirektion ausgearbeiteten Pläne für die Bahnhofsumgestaltung zurück. Allerdings erkannten sie nur die Dimension der Projekte an, so also z.B. die Anzahl der erforderlichen Bahnsteige (Aufstellungsplätze). Die von der Direktion vorgelegten Kostenvoranschläge wurden nicht anerkannt. Mit der Abänderung der Kostenvoranschläge wurde die Stellungnahmen der Eisenbahnverwaltung hinfällig, die ja nahezu ausschließlich auf dieser Ebene der Finanzen argumentiert hatte. In den Berechnungen der Eisenbahnverwaltung erschien die Wahl der Alternative zwingend. Den Kosten der Überbrückungslösung von 4,32 Mio. Mark, standen die Kosten von 18,23 Mio. Mark für die Verlegung und den Neubau einer hochliegenden Kopfstation sowie 15- 17,75 Mio. Mark bei Hochlegung des Bahnhofs an seiner gegenwärtigen Stelle gegenüber[153]. Zwischen der Option der Eisenbahnverwaltung und der Option der Stadt lagen mindestens 10,68 Mio. Mark.
Mit den Neuberechnungen durch die Sachverständigen erhielt die Karlsruher Bahnhofsfrage eine völlig neue Perspektive. Das Gutachten kam zum Schluss, dass das Projekt der Generaldirektion statt 4,32 Mio. Mark mit 15,44 Mio. Mark zu veranschlagen sei, das Baumeister- Projekt einer Höherlegung mit 14,95 Mio. Mark. Der entscheidende Unterschied lag also in der Einschätzung des Regierungsprojektes, während die Berechnungen für die Hochlegung kaum eine Änderung erfuhren. Wie kam die Kostensteigerung von 4,32 auf 15,44 Mio. Mark zustande? Das Regierungsprojekt hatte eine entscheidende Schwachstelle: Es wurden nur die Kosten für die drei Überführungen angerechnet, während der nach und nach zu erfolgende Um- und Ausbau der gegenwärtigen Bahnanlagen und des Empfangsgebäudes überhaupt nicht berücksichtigt wurde. Die Sachverständigen dagegen verglichen die beiden Alternativen im Zustand des Endausbaus. Somit wurden für das Regierungsprojekt noch einmal die Summe von 10,4 Mio. Mark als Gesamtkosten der erweiterten Bahnanlagen fällig. Auf diese Weise konnte das Gutachten zum Resultat gelangen: "Somit stellen sich die beiden Lösungen: Hochlegung und tiefliegende Erweiterung, nicht nur in den Endzielen, sondern auch in der vorangehenden Zwischenstufe als gleich teuer heraus. Freilich bleibt immer noch ein wesentlicher Unterschied in bezug auf

vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte". Basel 1983, S.190ff

153 Ministerium des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten an Stadtrat vom 19.2.1898. in: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.64-65

die zeitliche Verteilung der benötigten Mittel"[154]. Auch der betriebstechnische Vergleich der beiden Projekte, kam zu einem parallelen Ergebnis: "Für den Eisenbahnbetrieb stellen sich beide Lösungen gleich günstig"[155]. Bei der Gleichwertigkeit der Entwürfe gab für die Sachverständigen schließlich der Aspekt den Ausschlag, dass bei einer Höherlegung von vorne herein die Errichtung einer Bahnhofsanlage nach modernsten Gesichtspunkten erfolgen konnte, also eine völlige Neuplanung, während die Erweiterung nur eine Anpassung der bestehenden Gebäude und Gleisanlagen bedeuten konnte.

Dagegen wurde die dritte Alternative der Generaldirektion nicht weiter verfolgt. Die Verlegung des Bahnhofs und die Anlage einer Kopfstation wurden von den Sachverständigen entschieden abgelehnt. Dabei gingen sie von dem Grundsatz aus, dass Verkehrs- und Stadtzentrum so weit wie möglich identisch sein sollten. "Alle größeren Städte haben das entschieden Bestreben, den Personenverkehr nahe an das Zentrum der Stadt zu bringen, und zwar direkt"[156]. Für dieses städtebauliche Ziel mussten auch Nachteile für die Wohnbevölkerung in Kauf genommen werden. Die Sachverständigen erkannten durchaus die Frage als berechtigt an, ob ein 5,5 bis 5,8 Meter hoher Bahndamm durch eine Stadt noch akzeptabel sei. Allerdings entschieden sie sich zugunsten der Eingriffe in den Stadtraum. "Die zentrale Lage des Hauptverkehrspunktes einer Stadt ist neben den geschäftlichen Einzelvorteilen (..) das wohlverstandene allgemeine Interesse der ganzen Bevölkerung"[157]. Die Bedenken gegen eine Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität in großen Teilen der Stadt, wie sie ein derartiges Bauwerk eingestandenermaßen darstellte, wurden den wirtschaftlichen Interessen der Gesamtstadt untergeordnet. Die Eisenbahn und damit der zentrale Umschlagsort von Waren und Menschen, der Bahnhof, wurden als primäre Kategorie von Stadtraum anerkannt. Verkehr rückte als primäres Entscheidungskriterium in den Mittelpunkt der Definition von Stadt.

Der zweite Aspekt, die Anlage eines Kopfbahnhofs, wurde ebenso kategorisch im Gutachten abgelehnt. Karlsruhe fungierte als Verkehrsknotenpunkt zweier wichtiger Nord- Süd bzw. Ost- West Verbindungen. Karlsruhe war

---

154 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.14-15

155 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.13

156 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.5

157 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.5

Durchgangsort und nicht Zielpunkt dieser Linien. Die Anlage eines Kopfbahnhofes hätte eine Abkopplung des Durchgangsverkehrs von der Stadt Bedeutet. Ein Kopfbahnhof bedeutete komplizierte Rangiermanöver und damit vor allem Zeitverlust. Die Konsequenzen hieraus wäre eine Umleitung des Durchgangsverkehrs gewesen. Karlsruhe hätte seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt eingebüßt. Das Zwischenresultat des Gutachten lautete entsprechend: "Diesselbe (Anlage eines Kopfbahnhofs, G.O.) möchte daher, sei es an welcher Stelle immer, als gänzlich aussichtslos nicht weiter zu verfolgen sein"[158].
Das Gesamtergebnis wurde von den Sachverständigen in vier Punkten nochmals zusammengefasst:
"1. Eine Verlegung des Personenbahnhofes Karlsruhe kann nicht empfohlen werden.
2. Die Anlage eines Kopfbahnhofs erscheint überhaupt ausgeschlossen.
3. Die Lösung der Bahnhofsfrage entweder
a) durch Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle (..)
b) durch Erweiterung des Bahnhofs in seiner jetzigen Höhenlage nebst Überführungen (..)
kann in einer sowohl die städtischen wie die bahnseitigen Interessen befriedigenden Weise erfolgen.
4. Das Projekt a verdient indessen in technischer Beziehung den Vorrang vor Projekt b und steht dem letzterem in finanzieller Hinsicht nicht nach"[159].
Mit dem Gutachten hatte die Stadt nunmehr die argumentative Grundlage gegen das Regierungsprojekt in der Hand. Die Höherlegung des Bahnhofs war zuvor schon das von der Stadt und das von Baumeister in seinen beiden Gutachten aus dem Jahr 1882 und 1898 bevorzugte Projekt. Allerdings immer unter dem finanziellen Vorbehalt. Es erschien zwar als die den städtischen Interessen am weitesten entsprechende Lösung der Bahnhofsfrage, aber selbst die Befürworter gingen von einem finanziellen Mehreinsatz aus. Dieser Vorbehalt war mit dem Gutachten ausgeräumt. Nun konnte die Stadt argumentieren, dass es eben keine finanzpolitischen Gründe gab, die für die Realisierung des Regierungsprojektes sprachen.
Am 24. Oktober 1898 wurde die Entscheidung vor dem Bürgerausschuss der Stadt Karlsruhe diskutiert. Im Bürgerausschuss, in dem u.a. auch der

158 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.5

159 StAK 1/H.-Reg. A 2276 Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage erstattet im Auftrage des Karlsruher Stadtrates am 25.August 1898, S.15

Gutachter Baumeister seit dem Jahr 1891 als Lokalpolitiker tätig war, fand der Stadtrat mit seiner Linie volle Unterstützung. Das Gremium sprach sich einstimmig für die Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle aus.
Am Ende dieser zweiten Runde des Konflikts zwischen Staat und Stadt um den Ausgleich der Interessen von Eisenbahnverwaltung und Stadtentwicklung, stand erneut, wie schon im Jahr 1882, ein Patt. Die Stadtverwaltung konnte sich nicht gegen die Generaldirektion durchsetzen, aber diese musste ebenso anerkennen, dass ein Handeln gegen die Stadt nicht möglich war. Eine zweite parlamentarische Niederlage, wie die Ablehnung des Eisenbahnbudgets 1883/84 konnte und wollte sich die Eisenbahndirektion und die großherzogliche Regierung nicht leisten. Diesmal dauerte es allerdings keine weiteren 15 Jahre bis der Konflikt erneut eskalierte. Im Jahr 1900 stand die Karlsruher Bahnhofsfrage erneut zur Debatte.

4.4 Verlegung des Bahnhofs 1900

Nach der über 25 Jahre geführten polarisierten Kontroverse, überrascht schließlich das Tempo, mit dem die Kontrahenten zu einer ultimativen Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage gelangten. In den Zeit zwischen dem 2. Februar und 26. Februar 1900, also in lediglich 24 Tagen, wurde ein völlig neuartiger Vorschlag unterbreitet und von den städtischen Gremien gebilligt.
Am 2. Februar eröffnete der badische Minister des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Brauer, die neue Runde in der Karlsruher Bahnhofsfrage mit einem Bescheid an den Karlsruher Stadtrat[160]. Hierin erläuterte der Minister seine grundsätzlichen Bedenken gegen das von der Stadt favorisierte Projekt der Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle. Brauer machte technische und finanzielle Einwände. Nach einer Durchsicht des Projekts durch die Eisenbahningenieure, hatte die Generaldirektion die Notwendigkeit geltend gemacht, während der potentiellen Hochlegungsarbeiten einen provisorischen Bahnhof errichten zu müssen. Eine parallele Durchführung der Hochlegungsarbeiten und Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs, wurde durch die Ingenieure als nicht realisierbar abgelehnt. Deshalb sollte für die Zeitdauer der Bauarbeiten, immerhin mehrere Jahre, ein Notbahnhof errichtet werden. Als weiteren Betriebsnachteil identifizierten die Ingenieure der Direktion die Steigung um 5,8 Meter innerhalb der Stadt bei der Bahnhofseinfahrt.
Die Konsequenz aus den neubenannten betriebstechnischen Problemen, war eine erhebliche Kostensteigerung gegenüber dem ursprünglichen Ansatz.

160 D.Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901. S.7ff

Die projektierte Bausumme für die gleichzeitige Hochlegung und Erweiterung wurde von 15,34 Mio. Mark auf 22,34 Mio. Mark korrigiert. Von dieser Kostensteigerung entfielen 3 Mio. Mark auf den provisorischen Bahnhof und 1 Mio. Mark auf die Streckenveränderungen innerhalb der Stadt. Hinzu kamen noch einmal 3. Mio. Mark, die vom Ministerium für die zwischenzeitliche Steigerung der Löhne und Materialpreise in Rechnung gestellt wurden.
Aufgrund dieser Neuberechnung kam Brauer zu folgendem Resultat:

1. Das Ministerium bevorzugte weiterhin die Überbrückungslösung.
2. Das Ministerium lehnte eine Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle kategorisch ab. Als Gründe nannte das Ministerium technische und finanzielle Nachteile.
3. Falls die Stadt sich nicht zugunsten der Straßenüberführungen entscheiden könne, komme nur eine Hochlegung des Bahnhofs bei gleichzeitiger Verlegung um etwa 1,5 km nach Südwesten hin, in Frage. Bedenken der Generaldirektion gegen diese Variante bestünden nicht.

Die großherzogliche Regierung unterbreitete dem Stadtrat ein direktes Kompromissangebot, um den Stillstand in der Bahnhofsfrage zu überwinden.
Der Stadtrat ging auf die angebotene Alternative nach einer kurzen Bedenkzeit von drei Wochen ein. In der Sitzung am 23. Februar 1900 billigte der Stadtrat einstimmig eine Erklärung zur Bahnhofsfrage. In dieser Erklärung formulierte die Stadt ihre Bedingungen, unter denen sie zu einer Akzeptierung des Kompromissangebots bereit war. Die Sitzung fand an einem Freitag statt, der mitten in die Faschingszeit fiel, eigentlich eine traditionell politikfreie Zeit. Der Stadtrat seinerseits setzte ein deutliches Zeichen und beschleunigte den Entscheidungsprozess extrem. Die Mitglieder des Bürgerausschusses, an deren Zustimmung die Erklärung des Stadtrates auch gebunden war, wurden noch am gleichen Tag über die Erklärung informiert und die entscheidende Sitzung für Montag, den 26. Februar 1900, also Rosenmontag, einberufen. Die ungewöhnliche Eile, der Zeitpunkt und die Terminlegung mit einer Bedenkzeit lediglich von Freitag bis Montag, hatten zur Folge, dass die völlig überraschte Öffentlichkeit erst aus der Montagszeitung von der Stadtratserklärung und der Bürgerausschusssitzung erfuhr. Die verblüfften Einwohner Karlsruhes sahen sich mit einer bis dahin überhaupt noch nicht erörterten Lösungsvariante konfrontiert, die darüber hinaus bereits die städtischen Gremien passiert hatte. Die badische Regierung und der Stadtrat Karlsruhe hatten den gordischen Knoten der Karlsruher Bahnhofsfrage in aller Stille und Verschwiegenheit durchschlagen und präsen-

tierten nun der betroffenen Öffentlichkeit die vollendeten Tatsachen. Sogar die lokale Presse begnügte sich mit einer unkommentierten Wiedergabe der Erklärung und des Sitzungsprotokolls der Bürgerausschusssitzung[161].
Die einstimmig vom Bürgerausschuss gebilligte Erklärung des Stadtrates, begründete zunächst noch einmal eingehend die Gründe für die Ablehnung des Überbrückungsprojektes durch die Stadt. Zu den bereits bekannten Argumenten, kam eine weitere Änderung der Erweiterungspläne durch die Eisenbahnverwaltung, die zusätzlichen Raum für die Gleisanlagen forderte. Deshalb mussten die Pläne für die Überbrückungen nochmals überarbeitet und die Spannweiten der Brücken und die Rampenlänge vergrößert werden. Damit ergaben sich weitere Eingriffe in den Stadtraum. Die Existenz des vor wenigen Jahren mit großem finanziellen Aufwand errichtete Stadtgarten, sowie die Ausstellungshalle der Stadt und die Gesamtanlage des Festplatzes wurden zumindest in ihrer Nutzbarkeit erheblich eingeschränkt, wenn nicht sogar in ihrer Existenz gefährdet. Für die Stadt ergab sich aus den Nachteilen der Brückenlösung und der Ablehnung derselben durch die Bürgerschaft nur eine Konsequenz: "die Anlage einer hochliegenden Durchgangsstation südlich des Lauterberges trotz der für einen beträchtlichen Teil der Einwohnerschaft daraus entspringenden Schädigung als das geringere Übel der geplanten Straßenüberführung entschieden vorzuziehen"[162] war.
Als nächstes folgten die Bedingungen unter denen die Stadt zu einer Annahme des Vorschlags der Staatsverwaltung sich bereit zeigte:

1. Eine "wesentliche Erweiterung der Gemarkung nach Süden hin".
2. Ankauf der städtischen Maxau- Bahn durch den badischen Staat.
3. Verwertung der durch den Bahnhofsneubau freiwerdenden innerstädtischen Grundstücke nur in Absprache mit der Stadt.

Damit formulierte der Stadtrat eine städtische Expansionspolitik. Statt eines "Beiertheimer Bahnhofs", wie ihn Minister Brauer im Jahr 1898 ironisch umschrieb, wurde die Gemeinde Beiertheim schließlich im Jahr 1907, ein Jahr nach Baubeginn des neuen Bahnhofs von der Stadt Karlsruhe eingemeindet, nachdem bereits im Jahr 1900 im Zug der Bahnhofsplanungen ein 160 ha großer Teil der Gemeinde an Karlsruhe gefallen war. Auch in der Problematik der Maxau- Bahn kam der Staat der Stadt entgegen. Die Bahn

161 Badische Presse vom 26.2.1900 "Zur Bahnhofsfrage" (Morgenausgabe), "Bürgerausschusssitzung" (Abendausgabe)
Badische Presse vom 27.2.1900 "In der Bahnhofsfrage"
Karlsruher Nachrichten vom 27.2.1900 "Bahnhofsfrage"

162 Badische Presse vom 26.2.1900 "Zur Bahnhofsfrage" (Morgenausgabe)

wechselte für eine entsprechende Zahlung in den Besitz des Staates. Die Stadt hatte für ihr Einverständnis zur Bahnhofsverlegung eine nicht unerhebliche Gegenleistung erreicht. Der Stadtrat empfand dies als das in der Situation maximal Machbare und stellte sich pragmatisch auf die Seite der Verlegungsalternative. Lediglich der Stadtverordnete Baumeister, der schon in seinen beiden Gutachten der Jahre 1882 und 1898 zu einer entschiedenen Ablehnung einer Verlegung gekommen war, stimmte nur unter Vorbehalt der Vorlage des Stadtrats zu. In seiner Wortmeldung mahnte Baumeister eine vorherige genaue Überprüfung des Regierungsvorschlags an. Vor allem der Kostengesichtspunkt und die Konsequenzen für den Lokalverkehr, veranlassten Baumeister zu seiner kritischen Haltung. Nach der Zusage des Oberbürgermeister Schnetzler die Erklärung des Stadtrats sei vorbehaltlich zu verstehen, gab es im Bürgerausschuss weder Gegenstimmen, noch Enthaltungen.

Die Strategie des Stadtrats zeigte Wirkung. Die Bevölkerung verhielt sich nach dem fait accompli zunächst erstaunlich ruhig. Erst zu der bevorstehenden Abstimmung über das Eisenbahnbudget in der Sitzung der zweiten badischen Kammer am 22. Mai 1900, regte sich erster Widerstand gegen die Verlegungspläne. Am 2. Mai ging beim badischen Parlament eine erste Petition ein[163]. Hierin verlangten die nicht näher definierten Urheber die Ablehnung des Eisenbahnbudgets mit der Anforderung von 1000000 Mark zum Geländekauf für den neuen Bahnhofsstandort. Die Petition, die von 1063 Einwohnern der Oststadt unterzeichnet war, lehnte die Verlegung als ein schwere Schädigung der wirtschaftlichen Interessen der Gesamtstadt ab. Besonders aber „die in der schönsten Entwicklung begriffene Oststadt (würde) in ihrer weiteren gewerblichen Entwicklung auf Jahre hinaus brachgelegt" und „eine große Anzahl von Existenzen würde geradezu an den Rand des Ruins gebracht werden". Der Hintergrund für derartige Befürchtungen bildete der Generalbebauungsplan der Stadt Karlsruhe. Darin war der Osten der Stadt als das neue zentrale Fabrikviertel ausgewiesen[164]. Die Konzentration der industriellen Tätigkeit auf diesen Stadtteil hing in besonderem Maße mit dessen Verkehrsinfrastruktur zusammen, d.h. vor allem an der Nähe zum Güterbahnhof und den weiteren Gleisanlagen. Der

163 GLA 231, Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden , zweite Kammer, Verkehrswesen, a. Eisenbahnen (Landtag von 1899/1900) „Bitte vieler Einwohner der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe die Verlegung des Bahnhofs betreffend"

164 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe", Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S.75ff

Bürgerverein der Oststadt befürchtete nun eine Abänderung dieses Entwicklungsplanes im Falle einer Verlegung der Bahnhofsanlagen. Die Formulierungen der Petition verdeutlichen, dass es sich bei den Unterzeichnern vor allem um die Haus- und Grundbesitzer des Stadtteils handelte, obwohl sie für sich in Anspruch nahmen, die gesamte Bewohnerschaft der Oststadt zu vertreten.

Am 10. Mai 1900 erschien in der Badischen Presse eine Gegenpetition, die am 15. Mai beim Landtag eingereicht wurde[165]. Die Wahl der Vorgehensweise mit der Vorveröffentlichung in der Lokalpresse zeigte deutlich den Versuch, eine möglichst breite Unterstützung für die Verlegung des Bahnhofs in der Einwohnerschaft zu erreichen. Von der Quantität erreichten die Organisatoren ihr Ziel, die Gegenpetition wurde von 2046 Bürgern unterzeichnet. Auch die Gegenpetition nahm für sich in Anspruch die Gesamtinteressen der Stadt zu vertreten und bezeichnete sich als Sprachrohr der „Wünsche(n) der überwiegenden Mehrzahl der hiesigen Bevölkerung". Die Gegenpetition gab zu, dass „für die Stadt (sind) allerdings mit der Verlegung einige Nachteile verbunden" waren. Diese konnten aber durch begleitende Maßnahmen, wie den Ausbau des Nahverkehrsnetzes abgemildert werden. Die Gefährlichkeit der gegenwärtigen Zustände für die Bewohner und Reisenden sowie der finanzielle Mehraufwand für die Beibehaltung des jetzigen Standorts, ließen keine andere Möglichkeit zu als die Verlegung.

Wie scharf der Ton innerhalb der Einwohnerschaft allmählich wurde, zeigt ein Leserbrief, der auf die Veröffentlichung der Petition am 11. Mai 1900 folgte. Der Autor sah die Verlegung als ein Werk von Sonderinteressen und gab seiner Hoffnung Ausdruck, „daß der gute Sinn der Karlsruher einzelne vermeintliche Sonderbestrebungen dem Lebensinteresse ihrer Gesamtheit endlich unterordnen wird"[166]. Und für „Lebensinteressen" musste entsprechend mit allen Mitteln gekämpft werden. Zunächst beließ es der Autor allerdings bei einem Appell „zur Vereinigung der gesamten hiesigen Einwohnerschaft". Die Argumente für oder gegen die diskutierten Alternativprojekte waren hinlänglich bekannt und ausgetauscht. Der Diskurs wechselte auf eine andere Ebene, die gegensätzlichen Meinungen verhärteten sich. Im Mai 1900 nahm sich der Konflikt noch vergleichsweise harmlos aus, wenn der

---

165 GLA 231, Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden , zweite Kammer, Verkehrswesen, a. Eisenbahnen (Landtag von 1899/1900) „Hohe Zweite Kammer
Badische Presse vom 10.5.1900 (Abendausgabe) Zur Bahnhofsverlegung in Karlsruhe"

166 Badische Presse vom 13.5.1900 „Etwas zur Karlsruher Bahnhofsfrage"

Autor z.B. damit endete, „daß ich meine, man müsste **diese Trace schaffen** (Herv. Im Orig.), wenn sie noch nicht vorhanden wäre", um im nächsten Moment die zweifellos vorhandenen Gefahren des Bahnbetriebs auf den völlig überforderten bestehenden Anlagen zu verharmlosen. Selbst die Beibehaltung der gegenwärtigen Verhältnisse erschien hier der Verlegung vorzuziehen.

Am 19. Mai 1900 reagierte der Bürgerverein der Oststadt auf die Gegenpetition und reichte eine zweite Petition beim badischen Landtag ein. Diesmal ausdrücklich unterzeichnet von den Grundstücksbesitzern der Oststadt.

Die endgültige Entscheidung über den vom badischem Staat, der Eisenbahnverwaltung und dem Stadtrat gefundenen Kompromiss in der Karlsruher Bahnhofsfrage, fiel mit dem „Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer über den II. Nachtrag zum Spezial- Budget der Verkehrsanstalten für die Jahre 1900 und 1901"[167]. Wobei eine Zustimmung bei dem Abstimmungsverhalten der Kammer in Bezug auf die Karlsruher Bahnhofsfrage und bei der vorliegenden Zustimmung beider Seiten mehr als wahrscheinlich war.

Der Abgeordnete Pfefferle stellte den Bericht der Budgetkommission vor. Die Kommission hatte drei Fragen an die großherzogliche Regierung gestellt:

1. Mit welchen Kosten ist bei der Realisierung der diversen Alternativprojekte zu rechnen ?
2. Warum hatte sich die Regierung für ein vollkommen neues Projekt entschieden ?
3. Bestand gegenwärtig eine Notwendigkeit zur grundlegenden Veränderung der Bahnanlagen ?

Die Regierung stellte drei Alternativen gegenüber. Die beschlossene Verlegung des Bahnhofs bei gleichzeitiger Hochlegung, die Überführungslösung, welche die Regierung bis dahin favorisiert hatte und das Hochlegungsprojekt unter Beibehaltung des Standorts als bisherige Stadtoption. Die Überführungslösung und die Verlegung wurden mit 15,192 bzw. 14,98 Mio. Mark vom finanziellen Aspekt nahezu gleich bewertet. Bei der Verlegung war allerdings bereits der Erlös des Verkaufs des freiwerdenden bisherigen Bahnhofsgeländes in der Stadtmitte mit 3,7 Mio. Mark in Rechnung gestellt, so dass die reinen Projektkosten 17,7 Mio. Mark betrugen. Das Hochlegungsprojekt der Stadt stand dem mit einem Kostenvoranschlag von 21,5 Mio. Mark gegenüber.

167 GLA 231, Nr.9396 82.Sitzung der zweiten Kammer vom 22.5.1900

Die Ausarbeitung des neuen Verlegungsprojekts begründete die Regierung mit dem Verkehrswachstum, das "in so unerwarteter Weise"[168] eingetreten war. Die Wachstumsraten machten eine sofortige Erweiterung der bestehenden Anlagen unumgänglich. Die Zahlen, welche die Budgetkommission vorlegte, wiesen eine Steigerung der Reisenden an der Station Karlsruhe von 1,36 Mio. im Jahr 1885 auf 2,57 im Jahr 1895 nach. Die Anzahl der Züge, die den Bahnhof pro Tag passierten, steigerte sich von 203 im Jahr 1885 auf 244 im Jahr 1900. Diese Wachstumsrate fiel relativ gering aus, weil durch die Anlage des Rangierbahnhofs im Jahr 1895 nur noch ein sehr geringes Aufkommen an Güterzügen zu registrieren war. Die Zahl der Personenzüge allein steigerte sich von 130 im Jahr 1885 auf 225 im Jahr 1900.
Da aber andererseits bei dem Überführungsprojekt mit dem entschiedenen Widerstand der Stadt gerechnet werden musste, hatte die Regierung das neue Kompromissangebot vorgelegt. Sollte die Stadt weiter auf einer Beibehaltung des Standorts beharren, sei dies zwar technisch möglich, die finanziellen Differenzen mussten dann von der Stadt getragen werden. Alles was über 15 Mio. Mark des Kompromisses hinausging, definierte sich als Stadtangelegenheit, also Mehrkosten von mindestens 6,5 Mio. Mark für die Stadtkasse.
Die Verlegung wurde von Seiten der Regierung zudem als eine definitive Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage betrachtet, während die Beibehaltung des Standorts nur als mittelfristige Übergangslösung für 20 bis maximal 30 Jahre dargestellt wurde.
Zwar erkannte die Budgetkommission durchaus an, dass die Bahnhofsverlegung "eine gewisse Verschiebung der bestehenden Verhältnisse im Gefolge hat"[169], diese mussten jedoch hingenommen werden. Die Allgemeininteressen hatten den Vorrang und deshalb konnte die "in Aussicht genommene Bauausführung wegen einzelner Privatinteressen nach Ansicht Ihrer Kommission nicht aufgegeben werden"[170]. Auf diesem Hintergrund votierte die Budgetkommission einstimmig für das Kompromissprojekt der Bahnhofsverlegung und erklärte die Petitionen für erledigt. Damit hatten nun alle landes- und lokalpolitischen Gremien ohne Gegenstimme der Verlegung zugestimmt.

---

168 GLA 231, Nr.9396 82.Sitzung der zweiten Kammer vom 22.5.1900, Bericht der Budgetkommission, S.8

169 GLA 231, Nr.9396 82.Sitzung der zweiten Kammer vom 22.5.1900, Bericht der Budgetkommission, S.14

170 GLA 231, Nr.9396 82.Sitzung der zweiten Kammer vom 22.5.1900, Bericht der Budgetkommission, S.15

Wenn der Stadtrat damit gerechnet hatte, dass sich mit der politischen Entscheidung auch in der Bevölkerung eine Beruhigung einstellen würde, sah er sich getäuscht. Ein Teil der Einwohnerschaft wollte sich mit der von pragmatischen Gesichtspunkten bestimmten Zustimmung zur Kompromisslösung einer Bahnhofsverlegung nicht abfinden. Oberbürgermeister Schnetzler sollte Recht behalten, als er in seiner Denkschrift zur Karlsruher Bahnhofsfrage aus dem Jahr 1898 prophezeit hatte, "daß sich ein Interessenkampf daran entzünden würde, der eine schwere und nachhaltige Zerrüttung des bürgerlichen Friedens in unserem Gemeinwesen notwendig zur Folge hätte"[171].
Die neuerliche Agitation gegen das Projekt der Bahnhofsverlegung brach im Frühjahr 1901 über ein Jahr nach der politischen Entscheidung mit erheblicher Verspätung los. Als Träger der bürgerlichen Protestbewegung traten die drei Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt auf. Das interessante an dieser Konstellation war, dass sich der Bürgerverein der Altstadt, des Stadtteils, der direkt von der Bahnhofsverlegung betroffen war, erst im Jahr 1900 konstituierte. Und zwar unter dem Eindruck der Bahnhofsverlegung mit dem eindeutigen Ziel diese zu verhindern[172]. Der Bürgerverein hatte folglich mehr den Charakter eines Protestbürgerbewegung als der eines Bürgervereins. Die Altstadt hatte bis zum Jahr 1900 aufgrund ihrer heterogenen Sozialstruktur und - Interessen keine Basis für einen bürgerlichen Zusammenschluss gefunden. Auch der neugegründete Bürgerverein repräsentierte keinesfalls die Interessen der gesamten Altstadt, sondern stellte einen sehr spezifischen Ausschnitt der Interessen dar, nämlich als Sammlung der Interessen der Grundbesitzer und Gewerbetreibenden[173].
Als Auftakt der Kampagne gegen die Bahnhofsverlegung diente eine gemeinsame Versammlung der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt, die für den 11. April 1901 von den Vorständen einberufen worden war. Rechtsanwalt Schneider, als Vorstand des Altstadtbürgervereins, übernahm die Rolle des Vorredners. Er begann mit einem rhetorischen Frontalangriff auf die Mitglieder des Stadtrates und die staatlichen Behörden. Die Zustimmung des Stadtrats "sei aber nichts Anderes als ein Angstprodukt vor den Drohungen der Behörde"[174]. Deshalb erkannte es der Bürgervereins-

---

171 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.24

172 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901

173 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901

174 Badische Landeszeitung vom 12.4.1901 "Zur Frage der Bahnhofsverlegung"

vorsitzende als seine Pflicht als Bürger der Stadt, die Entscheidung des Stadtrats und des Bürgerausschusses zu Fall zu bringen. Die Korrektur der politischen Entscheidung interpretierte Schneider dabei als Wiederherstellung des Mitbestimmungsrechts der Stadtbewohner, als eine Emanzipation der Bürger von ihren Vertretern. Im Prinzip proklamierte der Anwalt ein Widerstandsrecht der Bürger aus ihrer existenziellen Betroffenheit heraus. Diese Interpretation des Sachverhaltes führte konsequenterweise zur Forderung, "mit allen Mitteln gegen die Verlegung des Bahnhofs anzukämpfen"[175]. Die schließlich einstimmig von der Versammlung angenommene Erklärung, forderte den Stadtrat auf seine eigene Entscheidung zurückzunehmen.
Wie sehr die Einwohner der Stadt in der Frage der Bahnhofsverlegung gespalten waren und wie sich die Interessen geographisch fixieren ließen, zeigte die Reaktion der Verlegungsbefürworter auf den Fehdehandschuh der Gegner. Am 19. April 1901 versammelten sich die Bürger der Süd- und Südweststadt, ebenfalls unter der Regie ihrer beiden Bürgervereine, um nochmals ihre Stellung in der Bahnhofsfrage zu definieren. Der Bürgervereinsvorsitzende der Südstadt, Merkle, betonte den definitiven Charakter der Entscheidung der Landesregierung, der städtischen Gremien und des Landtages. Diese Entscheidung erneut in Frage zu stellen, sei nach der erfolgten Entscheidungsfindung "nicht nur vergeblich, sondern unrecht, weil dadurch Zwietracht in die Reihen der Bürger getragen werde"[176]. Die Berichterstattung der Presse vermerkte: "der Redner fand stürmischen Beifall (..) von der stark besuchten Versammlung"[177].
Beide Versammlungen belegen die Emotionalisierung des Diskurses um die Bahnhofsfrage, die sich nun auch dezidiert zu einem Kampf der Stadtteile entwickelt hatte.
Einen vorläufigen Achtungserfolg konnten die Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt mit drei Audienzen bei den höchsten Staatsvertretern verbuchen. Am 20. April empfing der Generaldirektor der badischen Eisenbahnen, Eisenlohr, eine Delegation aus Vertretern der Vereine. Einen Tag später konnte die Abordnung der Bürgervereine dem Minister des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Brauer, ihre Bedenken vortragen[178]. Und am 27. April empfing sie der Großherzog in einer per-

175 Badische Landeszeitung vom 12.4.1901 "Zur Frage der Bahnhofsverlegung"
176 Badische Landpost vom 20.4.1901 "Die Bahnhofsfrage"
177 Badische Landpost vom 20.4.1901 "Die Bahnhofsfrage"
178 Karlsruher Zeitung vom 19.4.1901 "Bahnhoffrage"
Badische Landeszeitung vom 22.4.1901 "Zur Bahnhofsfrage"

sönlichen Audienz[179]. Die Vereinsvertreter trugen auch vor den Staatsspitzen ihre Interpretation der Sachlage vor: "Die Einmütigkeit der Beschlüsse der staatlichen und städtischen Organe über die Verlegung sei nur eine scheinbare"[180]. Sie hielten den Vorwurf aufrecht, das die Zustimmung von Stadtrat und Bürgerausschuss nur unter äußerem Zwang geschehen war und deshalb nichtig sei. Inzwischen habe sich jedoch in der Bevölkerung der Widerstand formiert und es müsse anerkannt werden, dass der überwiegende Teil der Einwohner gegen eine Verlegung des Bahnhofs sei. Über die Antworten der Staatsvertreter und ihre Interpretation kam es zu einer vehementen Kontroverse.

Generaldirektor Eisenlohr begründete für die Eisenbahnverwaltung die Verlegung mit dem Hauptargument der Kostenfrage. Zwar sei eine Höherlegung unter Beibehaltung des Standorts betriebstechnisch möglich, allerdings war eine Verlegung sicherer und unkomplizierter. Die Bahnanlagen konnten in aller Ruhe erstellt werden, ohne Rücksicht auf den fließenden Verkehr zu nehmen. Die Umstellung konnte dann innerhalb eines Tages durchgeführt werden. Bei einer Höherlegung am Ort mussten Bauarbeiten und Bahnbetrieb koordiniert werden. Zuerst musste ein Notbahnhof erstellt werden, dann der Bahnbetrieb umgeleitet und schließlich das Ganze umgekehrt wiederholt werden. Eisenlohr betonte, dass die Generaldirektion lediglich ausführende Behörde sein, also Weisungen vollziehe.

Um den Inhalt der Erklärung von Minister Brauer an die Abordnung entbrannte ein Konflikt zwischen den Bürgervereinen und der Badischen Presse einerseits und Minister Brauer und der offiziellen Karlsruher Zeitung anderseits. Die offizielle Verlautbarung zur Audienz vermerkte eine vehemente Stellungnahme des Ministers, die keine Zweifel offen lassen konnte. Die Entscheidung war endgültig, an "eine Abänderung des rechtskräftigen Beschlusses der Verlegung (sei) gar nicht zu denken".[181] Es bestand in der Perspektive des Ministers kein Diskussionsbedarf mehr und Brauer betonte seine Genugtuung die Sache endlich und definitiv hinter sich gebracht zu haben: "Jedenfalls aber sei mit der Verlegung des Bahnhofs an den Lautersee eine Lösung der leidigen Bahnhofsfrage nunmehr definitiv gefunden"[182]. Brauer endete mit einer Aussage, die an Deutlichkeit nichts zu

---

Badische Presse vom 23.4.1901 "Zur Verlegung des Karlsruher Bahnhofs"

179 Badische Presse vom 28.4.1901 "Audienz der Abordnung der Bürgervereine Alt-, Ost- und Weststadt vor dem Großherzog in der Bahnhofangelegenheit"
Badische Presse vom 1.5.1901 "Die Karlsruher Bahnhofsangelegenheit"

180 Badische Landeszeitung vom 22.4.1901 "Zur Bahnhofsfrage"

181 Karlsruher Zeitung vom 19.4.1901 "Bahnhoffrage"

182 Karlsruher Zeitung vom 19.4.1901 "Bahnhoffrage"

wünschen übrig ließ und fast schon eine offizielle Drohung an die Adresse der Bürgervereine darstellte, "denn es sei undenkbar, ja geradezu eine unwürdige Zumutung, daß Stadt, Regierung und Landtag ihre wohlerwogenen Entschlüsse wieder umstoßen sollten"[183].
In der Darstellung der Unterredung durch die Delegation der Bürgervereine, die drei Tage später in der Badischen Landeszeitung veröffentlicht wurde, las sich das Ganze erheblich anders. Die Delegation stellte zuerst das Verständnis des Ministers für das Anliegen der Bürgervereine in den Mittelpunkt ihrer Darstellung. Brauer erkannte demnach an, dass die Verlegung ein grundlegender Eingriff in die Eigentumsverhältnisse in der Stadt sei, und eine Umdrehung der Werte zur Folge habe. Schließlich folgte ein Feststellung des Ministers, die in der offiziellen Verlautbarung ebenfalls nicht auftauchte. Brauer sollte demnach, im Gegensatz zu Generaldirektor Eisenlohr erklärt haben: "die Kostenfrage spiele bei ihm keine oder nur eine untergeordnete Rolle. Die Bahnhofsfrage habe für die Entwicklung der Stadt eine so hohe Bedeutung, daß es auf 5 oder 10 Millionen nicht ankäme"[184]. Nach den kontroversen Aussagen der Minister in der Verlautbarung der Bürgervereine, konnte die Delegation schließen, "daß für die Verlegung durchschlagende Gründe nicht vorhanden sind"[185]. Die Haltung des badischen Staates zur Karlsruher Bahnhofsfrage erschien derart widersprüchlich und chaotisch, dass sich die Bürgervereine in der Berechtigung ihrer Agitation bestärkt sahen. Die offizielle Darstellung betonte jedoch im Gegensatz hierzu das Definitive der Entscheidung.
Diese Kontroverse um Interpretationen und Verständnisprobleme der beiden Seite hielt sich mit Stellungnahmen und Gegendarstellungen noch im Rahmen politischer Auseinandersetzung. Eine andere Form nahmen die Angriffe vor allem gegen Minister Brauer aber bis zum Jahresende an[186]. Nun wurde behauptet, dass der Minister sich einer persönlichen Vorteilnahme schuldig und wissentliche Falschaussagen gemacht hatte. Der Minister sollte nun die Bahnhofsverlegung mit seiner eigenen politischen Zukunft verknüpft haben. Die angebliche Androhung des Ministers, seinen Rücktritt einzureichen, falls die Verlegung rückgängig gemacht werden sollte, mün-

183 Karlsruher Zeitung vom 19.4.1901 "Bahnhoffrage"
184 Badische Presse vom 23.4.1901 "Zur Verlegung des Karlsruher Bahnhofs"
185 Badische Landeszeitung vom 22.4.1901 "Zur Bahnhofsfrage"
186 Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901

dete in der Forderung der Bürgervereine nach einer Entlassung der großherzoglichen Regierung[187].

Während die Auseinandersetzung um die angeblichen oder tatsächlichen Äußerungen von Brauers in der Presse und der Öffentlichkeit zwar heiß diskutiert wurden, wurde erst durch die persönliche Audienz beim Großherzog ein handfester Skandal ausgelöst. Wieder stand die Frage nach den Inhalten der Unterredung im Mittelpunkt der Kontroverse. Die offizielle Verlautbarung und die Erklärung der Delegation der Bürgervereine konnten kaum das gleiche Gespräch zum Inhalt haben[188]. In der 45- minütigen Audienz antwortete der Großherzog laut Erklärung der Bürgervereinsvertreter auf die Ausführungen der Delegation mit äußerstem Wohlwollen. Zuerst erkannte er an, dass in der Beschlussfassung der Regierung kein Hindernis für eine erneute Prüfung der Sache zu sehen sei. Der Großherzog stellte also ausdrücklich die Arbeit seines Staatsministers und die Beschlüsse des Landtags und der städtischen Gremien in Frage und betonte deren Revidierbarkeit. Allerdings müsse die Initiative zur Neuverhandlung vom Stadtrat Karlsruhe ausgehen. Sei dies aber geschehen, stehe die Regierung einer Änderung der Verlegungspläne nicht im Wege. Zum Schluss ermutigte der Monarch die Vertreter der Bürgervereine geradezu, in ihrer Agitation fortzufahren und sie sogar noch zu intensivieren. Er bezeichnete es als "Aufgabe der Abordnung (..) mit allem Nachdruck in dieser Richtung zu arbeiten" und "er danke der Abordnung für ihr Vertrauen und wünsche ihr besten Erfolg"[189]. Auf die Frage der Abgeordneten, ob sie berechtigt seien, das Ergebnis der Unterredung zu veröffentlichen, bejahte der Großherzog uneingeschränkt.

Für die Richtigkeit der Wiedergabe des Gesprächs, gaben die vier Vereinsvertreter, Schneider (Rechtsanwalt), Bender (Notar), Kretz (Ingenieur) und Gutting (technischer Assistent) in der Badischen Presse vom 1. Mai 1901 eine eidesstattliche Erklärung über die Richtigkeit der Zitate ab. Damit griffen die Bürgervereine Minister Brauer direkt an, der als Urheber der beiden

---

187 u.a. "Hieraus ergibt sich, daß Herr v. Brauer auf einem durchaus unhaltbaren Standpunkt steht, wenn er glaubt, die Karlsruher Bahnhofsfrage vom Standpunkt seiner persönlichen Voreingenommenheit aus entscheiden zu können" (Herv. im Orig.), in: Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901, S.48

188 Karlsruher Zeitung vom 28.4.1901 "Audienz beim Großherzog"
Badische Presse vom 28.4.1901 "Audienz der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt vor dem Großherzog in der Bahnhofsangelegenheit"
Badische Presse vom 1.5.1901 "Erklärung der Bürgervereine"

189 Badische Presse vom 28.4.1901 "Audienz der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt vor dem Großherzog in der Bahnhofsangelegenheit"

Audienzberichte identifiziert wurde. Die offizielle Schilderung der Geschehnisse in der Karlsruher Zeitung blieb in Unverbindlichkeiten und in einem Bekenntnis des Monarchen zu den Beschlüssen seiner Regierung[190]. Dieser, Brauer zugeschriebene Artikel wurde für "unrichtig" erklärt und seine Aussagen als "im Wesentlichen unzutreffende Schilderung des Verlaufs derselben" bezeichnet. Die Vereinsvertreter übernahmen in bezug auf ihre Darstellung des Gesprächsverlaufs "für dessen unbedingte Richtigkeit und Zuverlässigkeit (sie) die volle Verantwortung". Der Bericht war in unmittelbarem Anschluss an die Audienz entstanden und von allen vier Mitgliedern der Delegation erstellt und unterzeichnet worden.
Mit seinen Äußerungen, von deren Richtigkeit zumindest in der Tendenz auszugehen ist, hatte der Großherzog Öl auf das Feuer des innerstädtischen Konflikts gegossen. Nach seiner "Ermutigung" der Verlegungsgegner, musste von einer Verschärfung der Kontroverse ausgegangen werden. Minister Brauer hatte alle Hände voll zu tun, die Wogen der großherzoglichen Bemerkungen wieder zu glätten und die Auseinandersetzung nicht eskalieren zu lassen. Die "leidige Bahnhofsfrage"[191] sollte nicht noch einmal wiederbelebt werden und auf der Tagesordnung landen.
Auch der städtische Gutachter und Verfechter des Hochlegungsprojektes, Reinhard Baumeister, meldete sich nun erneut öffentlich zu Wort[192]. Er betonte die Zusage des Oberbürgermeisters Schnetzler bei der entscheidenden Bürgerausschuss- Sitzung vom 26. Februar 1900, dass die Zustimmung nur eine unter Vorbehalt gelte. Dieser Vorbehalt war für Baumeister nun wieder aktuell. Baumeister nahm dezidiert für die Belange der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt Stellung und forderte den Stadtrat zur Revision seiner Entscheidung auf. er bemängelte vor allem die ungewisse Faktenbasis auf der die Alternativprojekte erörtert worden waren. Als Konsequenz komme nur eine erneute sorgfältige Prüfung aller Alternativen in Frage. Für Baumeister blieb also "die Wahl zwischen Hochlegung und Verlegung noch offen". Die gegen sein Hochlegungsprojekt angeführten Argumente seien nicht stichhaltig. Finanziell gleichwertig, waren auch die Eingriffe in die städtische Infrastruktur, wie Verlegung von Festhalle und Einschränkung des Stadtgartens nur Nebenpunkte. Die Auswirkungen eines 5,8 Meter hohen Eisenbahndammes mitten durch die Stadt und die Problematik von Unterführungen, konnten laut Baumeister "jedoch architektonisch und landschaftlich hübsch behandel(t)" werden.

190 Karlsruher Zeitung vom 28.4.1901 "Audienz beim Großherzog"
191 Karlsruher Zeitung vom 19.4.1901 "Bahnhoffrage"
192 Badische Presse vom 11.5.1901 Leserbrief Baumeister

Den Aktivitäten der Verlegungsgegner in den nächsten Monaten gelang es nicht, die angestrebte Revision der politischen Entscheidung zu erreichen. Weder die staatlichen Behörden, noch der Stadtrat und die Stadtverwaltung hatten ein Interesse an einer erneuten Wiederaufnahme eines zeitlich und inhaltlich unkalkulierbaren Entscheidungsprozesses um die Karlsruher Bahnhofsfrage. Die Bemühungen der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt liefen ins Leere. Die Stimmung in der Stadt war zwar weiterhin geteilt, aber auch viele Bürger, die einer Bahnhofsverlegung eigentlich kritisch gegenüberstanden, akzeptierten den Verlegungsbeschluss. Die Aussicht auf eine endgültige Lösung der Frage und einen neuen repräsentativen Bahnhofsneubau, trugen zur Akzeptanz des Verlegungsprojekts bei. Was übrig blieb, war ein Protest der von der Verlegung direkt wirtschaftlich betroffenen, d.h. also vor allem der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden in der Alt- und Oststadt. Allerdings führten die fortgesetzten Diskussionen und Aktivitäten zu einer immer extremere Formen annehmenden Auseinandersetzung zwischen den Exponenten der Bürgervereine. Am Ende der innerstädtischen Polarisierung stand eine Streitschrift der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt von D. Dessart mit dem Titel „Die Karlsruher Bahnhoffrage“, die im Juni 1901 veröffentlicht wurde[193]. Darin teilten die Bürgervereine einen Rundumschlag gegen alle vermeintlichen und tatsächlichen Befürworter des Verlegungsprojekts aus. Die Polemik von Dessart identifizierte die Gegner als Spekulanten, Sozialrevolutionäre und machtgierige, aber unfähige Politiker, wie den Staatsminister Brauer. Diese Koalition hatte es sich zur Aufgabe gemacht aus egoistischen und staatsfeindlichen Motiven einen nicht wiedergutzumachenden Schaden zuzufügen. Dagegen standen die Gegner der Verlegung im gerechten Abwehrkampf. Die Schrift schloss mit einem Aufruf an alle aufrechten Bürger Karlsruhes, sich dem Protest anzuschließen und die Stadt vor ihrem Ruin zu retten. Dieser Aufruf zeigt allerdings deutlich ein Zentralproblem des Widerstandes gegen das Verlegungsprojekt. Selbst in den Stadtteilen im Osten, Westen und der Altstadt, gelang es den Bürgervereinen nicht, auch nur einen überwiegenden Teil der Bevölkerung zu mobilisieren. Gerade dieses Desinteresse ließ das Sendungsbewusstsein der Gegner ins Unendliche wachsen. Und so bekannte sich der Autor zu seiner Motivation: „Die Liebe für meine Vaterstadt, die Liebe zur Wahrheit, und nicht zuletzt das Gefühl einer gerechten Entrüstung gegenüber Machenschaften, die darauf abzielen, auf Kosten der allgemei-

193 Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901

nen Wohlfahrt der Stadt, die Spekulationsinteressen Einzelner zu begünstigen: Alles dies hat mir die Feder geradezu in die Hand gedrückt (..)"[194].
Der letzte ernsthafte Versuch der Verlegungsgegner das Projekt doch noch zu Fall zu bringen, wurde im Dezember des Jahres 1901 mit einer erneuten Petition an die zweite Kammer des badischen Landtags unternommen[195]. Doch auch die Front der drei Bürgervereine, begann sich langsam aufzulösen. Bei der Unterzeichnung der Petition traten nur noch die Bürgervereine der Alt- und Oststadt auf, der Bürgerverein der Weststadt hatte seinen Widerstand bereits aufgegeben. Die abschließende Stellungnahme des Großherzogs in Anschluss an die Audienz der Bürgervereine und die Auseinandersetzung um die Inhalte der Unterredung bildeten ein Signal, dass die Sache definitiv entschieden war. In dieser Form wurde es auf jeden Fall von der überwiegenden Zahl der Karlsruher Bürger verstanden. In der Petition distanzierten sich die Vorstände der Bürgervereine in Teilen von der eigenen, von Dessart verfassten Broschüre zur Bahnhoffrage. Sie baten jedoch gleichzeitig um Verständnis für die Ausführungen, in denen "auch da und dort ein scharfer und bitterer Ton zu Tage tritt, so dürfte solcher nach den Vorgängen und Thatsachen (..) wohl erklärlich erscheinen"[196]. Bei den angesprochenen Vorgängen handelte es sich um die vorgenannte Audienz beim Großherzog. In der kurzfristigen Eskalation und der Frage, was der Monarch nun eigentlich gesagt hatte und was nicht, gelang es den Gegnern der Bahnhofsverlegung noch einmal den Widerstand zu formieren. Bis zum August 1901 unterschrieben über 3000 Karlsruher Bürger einen Aufruf gegen die Bahnhofsverlegung, darunter wie die Petition betonte "viele Hunderte von Geschäftsinhabern und Grundstückseigenthümern aus allen Theilen der Stadt"[197]. Einer ausführlichen Darlegung der Geschichte der Karlsruher Bahnhoffrage über 30 Jahre, folgten die bereits bekannten Argumente gegen die Verlegung. Das zentrale Motiv macht folgende Passage deutlich: "Wie ein Alp liegt dieses drohende Verlegungsproject seit Jahr und Tag auf dem grösseren Theile der Altstadt und ihrer wirtschaftlichen Entwickelung und hat solches neben der allgemeinen wirthschaftlichen Krisis wohl am meisten zur Erschütterung von einer grossen Zahl von ehrenwerthen, alteingesessenen Existenzen beigetragen. Es ist wohl an der Zeit, dass diesem

194 Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901, S.50
195 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901
196 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901, S.3
197 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901, S.3

Zustand ein Ende gesetzt wird"[198]. Die Bahnhofsfrage vermischte sich mit einer strukturellen Krise der traditionellen Handels- und Gewerbestrukturen. Es ging auch gegen die Konsequenzen der Hochindustrialisierungsphase, gegen Massenproduktion und Warenhäuser, gegen das "Spekulantentum".
Zum gleichen Zeitpunkt der Petition an die zweite badische Kammer im Dezember 1901, datiert auch ein letzter Versuch, wieder auf einer sachlicheren, technisch fundierten Ebene gegen die Bahnhofsverlegung zu argumentieren. Franz Kretz, Ingenieur, Einwohner der Oststadt und Vorstandmitglied des dortigen Bürgervereins, lieferte ein Kompendium aus Auszügen technischer Fachliteratur, internationaler Zeitschriftenartikel über Bahnhofsprojekte und Aussagen aus Stadtrats- und Landtagsprotokollen[199]. Die Bilanz des Ingenieurs lautete, wie nicht anders zu erwarten war, dass ein Verlegung eine schwere Schädigung der Gesamtstadt zur Folge hätte. Eine Verlegung widersprach auch den Erkenntnissen der wissenschaftlichen Stadtplanung und der praktischen Erfahrung. Die Zentralthese und Lehrsatz der Stadtplanung lautete: "Die Hauptbahnhöfe gehören möglichst in das Verkehrszentrum der Städte, weil sonst der Verkehr und damit die Interessen sowohl der Einwohner der Stadt als auch die Einnahmen der Bahn wesentlich geschädigt werden"[200]. Als Gewährsquellen zitierte Kretz Artikel vom Konversationslexika über technische Fachlexika bis zu Fachzeitschriften, voran der Deutschen Bauzeitung. Als positive Beispiel galten die Bahnhöfe in Leipzig, Dresden, Zürich, Köln und Hamburg. In diesen Städten waren die repräsentativen Bahnhofsneubauten der Gründerzeit entweder zentrumsnäher positioniert worden, oder der bestehende Standort wurde unter Aufbringung erheblicher Mittel den Erfordernissen der modernen Verkehrsverhältnisse angepasst.
Als Negativbeispiel wurde in der öffentlichen Diskussion von Gegnern einer Verlegung immer wieder der Neubau des Frankfurter Hauptbahnhofs angeführt[201]. In Frankfurt wurden im Jahr 1888 die bislang bestehenden drei Bahnhöfe zu einem Hauptbahnhof zusammengefasst. Der repräsentative Neubau wurde gegenüber dem bis dahin am nächsten am Stadtzentrum

198 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901, S.6

199 GLA 231, Nr.9396 Franz Kretz:"Bahnhoffrage Karlsruhe. Auszüge aus technischen Werken und Zeitschriften, Kammer- und Stadtraths- Sitzungen". Karlsruhe 1901

200 GLA 231, Nr.9396 Franz Kretz:"Bahnhoffrage Karlsruhe. Auszüge aus technischen Werken und Zeitschriften, Kammer- und Stadtraths- Sitzungen". Karlsruhe 1901, S.9/10

201 Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901, S.27ff

liegenden der drei Bahnhöfe um 580 Meter von der Stadtmitte weg verschoben. Über die Auswirkung der von der Stadt Frankfurt initiierten Bahnhofsverlegung, bestanden allerdings unterschiedliche Anschauungen. Die Befürworter dieser Verlegungslösung beriefen sich so z.B. ihrerseits auf das Exempel Frankfurt, allerdings auf das Positivbeispiel. Die Stadt Frankfurt selbst konstatierte keine negativen Konsequenzen auf das Wirtschaftsleben oder das Verkehrswesen der Stadt, während z.B. die Deutsche Bauzeitung in einem Artikel aus dem Jahr 1891 verkündete, "dass die von der Eisenbahnverwaltung ursprünglich nicht geplante, aber von der Stadt gewünschte Hinausschiebung des Bahnhofes ein Fehler war"[202]. Drei Jahre nach Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs in Frankfurt war die Umgebung des Bahnhofs noch weitgehend unbebaut[203]. Das Gelände in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs wurde von Mai bis Oktober 1891 für die Internationale Elektrotechnische Ausstellung, also als Messe genutzt. Diese für die Popularisierung der Elektrotechnik entscheidende Ausstellung zog in den 6 Monaten ihrer Dauer über 1 Million Besucher an. Zur Bewältigung derartiger Zuschauermassen erwies sich die Verbindung von Bahnhof und Messe als ideal. Erst in den Jahren nach 1891 wurde der Frankfurter Bahnhof in die Stadt integriert. Es entstand zunächst eine Prachtavenue mit entsprechender Geschäftsinfrastruktur, während die Seitenstraßen eine großbürgerliche Wohnbebauung erhielten. Damit bestätigte das Beispiel Frankfurt vor allem die Ängste der Gewerbetreibenden in Karlsruhe vor der Entstehung eines neuen Geschäftszentrums in der unmittelbaren Nähe des neu zu errichtenden Bahnhofs. In der Lokalpresse wurden Anzeichen dieser Entwicklung auch Jahre nach der Entscheidung zur Bahnhofsverlegung sensibel registriert. "Gestern wurde der erste Zigarrenladen "Am Stadtgarten" eröffnet", meldete z.B. die Badische Presse am Tag der offiziellen Bahnhofseröffnung am 20. Oktober 1913[204]. Dem ersten Geschäft würden weitere folgen.

Ein zweiter Schwerpunkt der Zusammenstellung des Ingenieurs betraf die von der badischen Generaldirektion immer wieder angeführte Argumentation, dass die Raumverhältnisse des bestehenden Bahnhofs den Notwendigkeiten einer modernen Umgestaltung nicht entsprächen. Die Eisenbahnver-

---

202 Deutsche Bauzeitung Nr.49/1891, S.294. zitiert in: Franz Kretz:"Bahnhoffrage Karlsruhe. Auszüge aus technischen Werken und Zeitschriften, Kammer- und Stadtraths- Sitzungen". Karlsruhe 1901, S.3

203 Kyrieleis, Gisela:"Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof". In: „Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985", (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349

204 Badische Presse vom 20.10.1913 "Zur bevorstehenden Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofes"

waltung betonte die beengten Platzverhältnisse, die eine Erweiterung auf insg. 18 An- und Abfahrtsgleise nicht zuließen. Dagegen führte Kretz Beispiele von internationalen Bahnhofsanlagen an, die mit einem vergleichbaren Raumangebot einen weitaus größeren Verkehrsumfang bewältigten, als er in Karlsruhe vorhanden war. Zu diesen Beispielen gehörten die Bahnhöfe in Boston, St.Lazare/ Paris und Hamburg. Der Bostoner Bahnhof bot bei einer Gesamtbreite von 174 Metern 28 Gleise und einen täglichen Verkehr von 750 Zügen; der Bahnhof St. Lazare in Paris verfügte über 26 Gleise bei einer Gesamtbreite von 125 Metern und schließlich der Bahnhof in Hamburg, der bei einer Breite von 113.8 Metern 12 Gleise aufwies. Alle genannten Städte wiesen schon allein in Bezug auf die Einwohnerzahlen und das Verkehrsaufkommen eine andere Dimension als die 100000 Einwohner zählende badische Residenzstadt auf. Um hier auch einen Vergleich zu dem Standort des Karlsruher Bahnhofs zu ermöglichen: Nach den Berechnungen der Verlegungsgegner, konnte die Bahnhofsanlage am gegenwärtigen Standort auf 125 Meter Breite erweitert werden.
Entgegen den optimistischen Wachstumsprognosen, welche die Verlegungsbefürworter für die weitere Entwicklung des Bahnverkehrs voraussetzten, kam Kretz zu dem Ergebnis, dass seriöse Prognosen der Verkehrsentwicklung unmöglich waren. Der technische Fortschritt und die sich ändernden Verkehrsbedürfnisse ließen es nicht zu, die Wachstumsraten der letzten Jahrzehnte in die Zukunft zu verlängern. Kretz sagte zutreffenderweise ein sehr viel geringeres Wachstum voraus, wobei er vor allem den öffentlichen Nahverkehr als Konkurrenz zum Eisenbahnverkehr im Auge hatte. Der entscheidende Faktor der Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse, der beginnende Massen- Individualverkehr blieb dabei noch unberücksichtigt.
Mit dem Jahr 1901 liefen auch die Aktivitäten der Verlegungsgegner aus. Mit dem Eisenbahnbudget 1901/02 und den darin bewilligten 1 Million Mark zum Geländeaufkauf, waren Fakten geschaffen worden. Die Planungen der Eisenbahndirektion für die Bauarbeiten liefen an und erreichten mit einer Ausschreibung des Empfangsgebäudes innerhalb eines Architektenwettbewerbs im Jahr 1904 einen ersten Höhepunkt. Dennoch gab es noch ein Initiative der Bürgervereine der Alt- und Oststadt, das Projekt doch noch zu verhindern. Auch diesmal wählten die Verlegungsgegner den Weg über eine Petition an den Landtag[205]. Im April 1906, also fast 6 Jahre nach der Zustimmung von Stadtrat, Bürgerausschuss und Landtag, versuchten die

205 GLA 231 Nr. 9505 Landtag 1905/06 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 30.4.1906

Vereine die Karlsruher Bahnhoffrage zu reaktivieren. Den Anlass gab die Neuschätzung des Verlegungsprojektes. Bislang galten die Kostenvoranschläge der Eisenbahndirektion aus dem Jahr 1900 als gültige Richtlinie. Demnach wurde das Verlegungsprojekt mit einem Betrag von 14,98 Mio. Mark geschätzt, die später aufgrund allgemeiner Preissteigerungen auf 18 Mio. Mark revidiert wurden. Im Jahr 1905 musste die Eisenbahndirektion diese Schätzung erheblich nach oben revidieren. Der Landtag von 1905/06 wurde nun mit einer Kostenschätzung der Generaldirektion von 33 Mio. Mark konfrontiert, d.h. mehr als eine Verdopplung des ursprünglichen Ansatzes. Hierfür wurde u.a. auch Standortprobleme angeführt. Das geplante Gelände für den Bahnhof wurde u.a. durch Aufschüttung eines Teile eines künstlich angelegten Sees gewonnen. Dieser Bauuntergrund musste zusätzlich durch Fundamentierung gesichert werden.
Die Bürgervereine sahen darin noch einmal eine Chance, den alten Standort wieder ins Gespräch zu bringen, vor allem da durch die neue Kostenschätzung eines der Hauptargumente der Verlegungsbefürworter hinfällig geworden war: die finanziellen Mehraufwendungen für eine Höherlegung am jetzigen Standort. Sogar das Konzept der Straßenüberführungen bei Beibehaltung der ebenerdigen Lage des Bahnhofs wurde erneut als Option vorgebracht. Die Petition forderte den Landtag daher auf, "der hohe Landtag möge durch **unabhängige** (Herv. im Orig.), hervorragende Sachverständige die Bahnhofsfrage hinsichtlich ihrer finanziellen Tragweite einer nochmaligen Prüfung unterziehen"[206]. Der Landtag ließ sich allerdings nicht auf eine Wiederaufnahme der Karlsruher Bahnhofsfrage ein und erklärte die Petition als erledigt. Die Karlsruher Bahnhofsfrage war somit endgültig zugunsten der Verlegung des Bahnhofs entschieden und die Bauarbeiten begannen noch im Jahr 1906.

206 GLA 231 Nr. 9505 Landtag 1905/06 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 30.4.1906, S.2

5. Der neue Bahnhof

5.1 Beurteilung der Bahnhofsanlagen

Nach 7 Jahren Bauzeit, wurde der neue Karlsruher Hauptbahnhof im Oktober 1913 in Betrieb genommen. Die Zahl von 2,3 Mio. Reisenden und täglich 288 Zügen, die den Hauptbahnhof im Jahr 1913 passierten, machen die Entwicklung Karlsruhes zu einem Verkehrsknotenpunkt im deutschen Südwesten deutlich. Die Zahl der Reisenden hatte sich im Vergleich zum Jahr 1900, als die Entscheidung zugunsten der Bahnhofsverlegung und – Neubaus gefallen war, nochmals mehr als verdoppelt.
In der Stadt Karlsruhe hatte sich die öffentliche Meinung nach den Auseinandersetzungen um den Bahnhofsstandort in den Jahren 1901/ 02 beruhigt. Zur Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs wurde dessen Legitimation nicht mehr in Frage gestellt. Der Neubau wurde als Notwendigkeit akzeptiert. Die „moderne Zeit“ stellte ihre Anforderungen und verdrängte die alten Kategorien im Denken und Handeln. Der repräsentative Neubau eröffnete „eine neue Verkehrsepoche (..) für unsere Stadt“[207], die allgemein begrüßt wurde. Im Fortschrittsoptimismus der Zeit assoziierte sich das Neue mit dem Besseren. Das Neue war dementsprechend ein Anpassung an existenzielle Herausforderungen. Der Bahnhof speziell symbolisierte das Mobilitätsbedürfnis der modernen Gesellschaft, den Aufbruch. Um diese Zusammenhänge und Abhängigkeiten von Mobilität und gesellschaftlichem Fortschritt aufzuzeigen, diente die biologische Metapher vom Blutkreislauf[208]. Der Bahnhof mutierte zum „pulsierenden Herz“ der Stadt. Der alte Bahnhof, als krankes Herz, musste in einer schwierigen Operation ausgetauscht werden gegen das neue, kräftige Herz. In den „eisernen Adern“ der Eisenbahn konnte nun das „Verkehrsblut“ wieder ungehindert zirkulieren. Der „Körper Stadt“ verjüngte sich mit dem neuen Verkehrszentrum und konnte mit neuen „Lebenskräften“ weiter expandieren. Unter der Weiterentwicklung der Stadt verstanden die Kommentare nur eines, nämlich das weitere Wachstum. Dieses reduzierte sich auf den rein quantitativen Aspekt. Karlsruhe verabschiedete sich mit dem alten Bahnhof auch von seiner Vergangenheit und Beschaulichkeit. "Es ist der Bahnhof einer werdenden Großstadt"[209]. Die Mo-

207 Badische Presse vom 20.10.1913 (Abendblatt) „Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen- Bahnhofs“

208 Badischer Beobachter 22.10.1913 „Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs“

209 Badische Landeszeitung vom 23.10.1913 "Vom alten Bahnhof in den neuen"

dernisierung bildete einen Prozess, der unumkehrbar und vor allem zwangsläufig war. Ob es den Menschen gefiel oder nicht, blieb letztlich belanglos in einer automatisch fortschreitenden Entwicklung, der sich die Einwohner nur anpassen konnten, "einer Richtung, die unbeirrt um die Meinung des Publikums die in ihr liegenden Entwicklungsmöglichkeiten vertritt"[210].
Die Neue Zeit besaß ein anderes Lebenstempo und Verkehrstempo als die vergangene Zeit[211]. Und so blieb nur eines übrig: „es bleibt als Abschied des alten und zum Willkomm des neuen nur der Wunsch: es mögen unsere Nachkommen die Voraussicht ihrer Ahnen loben und preisen können“[212].
Die Vorstellungen einer "Neuen Zeit" materialisierten sich in den Bahnhofsanlagen. Das Selbstverständnis und die Zukunftsvisionen der Zeit fanden einen konkreten Ausdruck in der Gestaltung der Eisenbahnzweckbauten. Eine Analyse der Wahrnehmung des Neuen bietet einen Zugang zu diesen kollektiven Mustern.
Im Gegensatz zum Konsens über die existenzielle Notwendigkeit des neuen Hauptbahnhofs, fiel die Einschätzung der konkreten Gestaltung des repräsentativen Teils der Bahnanlagen gespalten aus. Zumindest in einem Aspekt allerdings herrschte Einigkeit: die betonte Sachlichkeit des Empfangsgebäudes. Diese rührte vor allem von zwei Faktoren her: die Fassadengestaltung und die Schalterhalle als architektonisches Zentrum der Anlage. Die Fassade zeichnete sich durch Einfachheit und Schlichtheit aus, die allerdings auch der Sparsamkeit der Eisenbahnbehörde zugeschrieben wurde. "Kein aufdringliches Putz- und Ausputzverfahren, sondern ein gediegenes Bauwerk"[213] war entstanden, das den Aspekt der Zweckmäßigkeit in den Mittelpunkt stellte. Auch der leitende Architekt, Stürzenacker, stellte den Leitsatz über das Bauwerk, dass sich "das Äußere aus dem Inneren entwickelt"[214]. Was für die einen ein Höhepunkt der modernen Bahnhofsbaukunst darstellte, die alles den betriebstechnischen Anforderungen unterordnete, ging für die meisten der zeitgenössischen Betrachter entschieden zu weit. So konnten sie "beim Anblick des Bahnhofs (sich) eines gewissen

---

210 Badische Landeszeitung vom 23.10.1913 "Vom alten Bahnhof in den neuen"

211 Badische Presse vom 20.10.1913 (Abendblatt) „Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen- Bahnhofs“

212 Badischer Beobachter 22.10.1913 „Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs“

213 Badische Presse vom 20.10.1913 (Abendblatt) „Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen- Bahnhofs“

214 Rede von Stürzenacker auf der Eröffnungsfeier am 20.10. 1913, in: Badischer Landesbote vom 21.10.1913 "Der neue Karlsruher Personenbahnhof"

Unbehagens über sein allzu gedrückte Form nicht erwehren"[215]. Die völlige Unterordnung der architektonischen und künstlerischen Aspekte unter die Vorgaben von Zweckmäßigkeit und finanziellen Gesichtspunkten, die schon die Auswahl des Bahnhofsentwurfes entscheidend bestimmt hatten, war ein Ausdruck der reinen Funktionalität der "Neuen Sachlichkeit". Angesichts der neuen Formensprache verbargen die Einwohner der Stadt ihr "Unbehagen" hinter ironischer Distanz. Der neue Hauptbahnhof bekam den Spitznamen "Villa Duck Dich", wobei noch andere weniger schmeichelhafte "Kosenamen" innerhalb der Einwohnerschaft im Umlauf waren[216]. Unter einem 32 Millionen Bahnhof hatte man sich doch etwas ganz anderes vorgestellt, wie z.B. die sozialdemokratische Presse kommentierte. Doch auch die ausgesprochenen Befürworter, die sich einem Meisterwerk der Bahnhofsbaukunst gegenüber sahen, konnten sich eines Eindrucks der Anonymität nicht entziehen, die von dem Zweckbau ausging. Die Idee in den Wartesälen der dritten Klasse Fotografien der badischen Landschaft und Heimat aufzuhängen, wurden als Mittel begrüßt "den Wartesälen den Ausdruck der Kälte zu nehmen"[217].
Der funktionale und technische Charakter des Baus fand in der inneren Gestaltung der Schalterhalle seinen prägendsten Ausdruck. Die Eisenbetonhalle, die als Kreuzgewölbe von 70 Meter Länge und 45 Meter Breite ausgeführt worden war, verzichtet auf jede Form der Camouflage. "Das Eisenbeton wurde in seiner wahren Naturgestalt belassen", d.h. der Beton trat dem Betrachter direkt entgegen. Sogar die Risse in der Hallendecke, die als Arbeits- und Dehnungsfugen bei der Konstruktion auftraten, wurden nicht weiter verputzt, sondern belassen. Auf drei Meter Höhe wurde der Eisenbeton poliert, ansonsten verzichtete die Eisenbahndirektion auf jede Form der Wandverkleidung.

5.1.1 Konstruktion von Geschichte

Nachdem die innerstädtischen Konflikte um den Bahnhofsstandort in den Jahren 1900/ 01 eskalierten und "eine schwere und nachhaltige Zerrüttung des bürgerlichen Friedens in unserem Gemeinwesen notwendig zur Fol-

---

215 Volksfreund vom 20.10.1913 "Der neue Karlsruher Personenbahnhof"

216 Badischer Beobachter vom 22.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
Badische Presse vom 23.10.1913 "Die Inbetriebnahme des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

217 Badische Presse vom 20.10.1913 (Abendblatt) „Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen- Bahnhofs"

ge"[218] hatten, erhob sich im Jahr 1913 die Frage, wie man mit diesem historischen Erbe des Bahnhofs umgehen würde. Welche Rolle spielten die Auseinandersetzungen die 12 Jahre zuvor stattfanden überhaupt noch im Bewusstsein der Einwohner ?
Das Muster im Umgang mit der Vergangenheit lieferte der Generaldirektor der badischen Eisenbahn, Roth. Seine historische Würdigung der Entwicklung der Karlsruher Bahnhofsverhältnisse wurde in allen veröffentlichten Kommentaren der Lokalpresse nahezu wörtlich übernommen. Seine Schilderung der öffentlichen Kontroverse beschränkte sich auf die lapidare Feststellung: "Da kein Einverständnis zu erzielen war, griff die Regierung auf das schon zu Anfang der 80er Jahre erörterte Radikalmittel der Verlegung des Bahnhofs zurück"[219].
Auch eine zweite, in der Badischen Presse veröffentlichte ausführlichere Darstellung der "Baugeschichte" des neuen Hauptbahnhofs, stammte von einem Mitarbeiter der Generaldirektion[220]. Der Eisenbahnsekretär erklärte die Karlsruher Bahnhofsfrage aus volkswirtschaftlichen Gründen für eine Landesangelegenheit. Dabei unterlief ihm eine bezeichnende Fehlleistung: Er datierte die Entscheidung zugunsten der Bahnhofsverlegung falsch auf das Jahr 1901. Dafür widmete er dem innerstädtischen Widerstand zwei Zeilen. Auf die Feststellung, dass man am Anfang in der Stadt nichts von der Verlegung wissen wollte, folgte der Hinweis auf die Interessen Einzelner, die den Landesinteressen untergeordnet werden müssten.
Ansonsten beschrieben sowohl der Generaldirektor, wie auch der Eisenbahnsekretär die Geschichte der Karlsruher Bahnhofsanlagen rückblickend als eine logische Entwicklung. Die Konflikte, Interessenkämpfe und kontroversen Erörterungen der diversen Erweiterungen der Bahnhofsanlagen, wichen der ausgleichenden Interpretation der Ereignisse als "einem unabweisbaren Gebot der Notwendigkeit"[221]. Das einzige, was jetzt noch irri-

---

218 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.24

219 Badischer Beobachter vom 22.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
Badischer Landesbote vom 21.10.1913 "Der neue Karlsruher Personenbahnhof"
Karlsruher Tagblatt vom 20.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
Badische Presse vom 20.10.1913 "Die Besichtigung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

220 Badische Presse vom 20.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen-Bahnhofs" (A. Rachel, Eisenbahnsekretär)

221 Badische Presse vom 20.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen-Bahnhofs" (A. Rachel, Eisenbahnsekretär)

tierte, war die nicht mehr nachvollziehbare Dauer der Entscheidungsprozesse. Wenn alles so logisch sich entwickelt hatte, warum hatte die Lösung über 30 Jahre auf sich warten lassen ? Doch solche Gedanken störten die Feststimmung nicht.
Auch der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegrist, sah einen heiß ersehnten Moment gekommen. Endlich würde die Stadt einen ihrer Bedeutung angemessenen Verkehrsmittelpunkt bekommen. Die bisherigen Zustände seien unhaltbar geworden und das Wachstum der Stadt und des innerstädtischen Verkehrs waren beeinträchtigt. Der Oberbürgermeister sprach auch die Veränderungen in der Stadtstruktur an, die eine Folge der Bahnhofsverlegung waren. "Noch nie habe ein lokaler Vorgang so tief in das gesamte Leben und die Entwicklung der Stadt eingegriffen, wie die Verlegung des Bahnhofs". Noch gab es kritische Stimmen innerhalb der Bevölkerung, die vor den Konsequenzen und den Umverteilungsprozessen warnten. Aber Siegrist war optimistisch, dass das weitere Wachstum der Stadt auch diese Kritik integrieren konnte. Der Hinweis auf die Kontroverse zwischen Stadt und Staat fehlte nicht, wenn er den Kampf der Stadtverwaltung um die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse seit 1860 ansprach. Die Zeit der Kontroversen hatte aber einem "verständnisvollen Zusammenwirken zwischen Eisenbahn- und Stadtverwaltung"[222] Platz gemacht. Allerdings blieb noch viel zu tun. Dieser Appell beendete die ausgesprochen kurze Ansprache des Oberbürgermeisters.

5.2 Offizielle Eröffnungsfeier

Angesichts der Bedeutung, die dem neuen Karlsruher Bahnhof zugemessen wurde und der konfliktreichen Vorgeschichte, überraschte die Dimension der offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten. Die bevorstehende Inbetriebnahme und der Abschied vom alten Bahnhof sollten in aller Stille vor sich gehen. Außer einer offiziellen Besichtigung für geladene Gäste, waren keine weiteren Veranstaltungen geplant. Wie schon die Planungs- und Entscheidungsphase erschien auch für den Vollzug eine Partizipation der Öffentlichkeit nicht notwendig. Statt durch Einbezug der Bevölkerung um ihre Akzeptanz zu werben, wurde die Inbetriebnahme vor allem als eine betriebstechnische Angelegenheit betrachtet.
Am 20. Oktober 1913 versammelten sich auf Einladung des Finanzministeriums etwa 200 Personen in der Schalterhalle des neuen Bahnhofs, um nach

222 Ansprache von Oberbürgermeister Siegrist auf der Eröffnungsfeier. in: Badische Presse vom 20.10.1913 "Die Besichtigung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

einer Anzahl von Begrüßungsansprachen die Räumlichkeiten zu besichtigen. Außer den Beamten der Staats- und Eisenbahnverwaltung, nahmen die Mitglieder des Bürgerausschusses, des Stadtrats, der Handwerkskammer und des Landesgewerbeamtes an den Feierlichkeiten teil. Ergänzt wurden sie durch Vertreter der Karlsruher Industrie, den Rektor der Technischen Hochschule und die lokale Presse. Die Stadt verband die offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten des neuen Bahnhofs mit der Vorstellung des erweiterten Nahverkehrsangebots. Durch die neue Schienenführung, konnte nun endlich die Südstadt an das Nahverkehrsnetz der Gesamtstadt angeschlossen werden. Die neue Südstadttrasse, die zugleich auch der Nahverkehrszubringer zum neuen Bahnhof war, hatte ihre Eröffnung bereits einen Tag zuvor am Sonntag erlebt. Zur offiziellen Bahnhofseinweihung organisierte die Stadt nun symbolträchtig eine Sonderfahrt der geladenen Gäste mit der neuen Straßenbahnlinie.
Im Mittelpunkt der Selbstdarstellung der Eisenbahnverwaltung stand erwartungsgemäß die Verkehrsentwicklung und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn. Daneben zeigte sich die anwesende Presse vor allem von den quantitativen Dimensionen des Projekts in seiner Darstellung durch den Generaldirektor der badischen Eisenbahn, Roth, beeindruckt. Das gesamte Bahnhofsgelände erstreckte sich über 98,5 Hektar, 88,5 Kilometer Gleise mussten angelegt, 16 Eisenbahnbrücken und 39 Unterführungen gebaut und eine Erdmasse von 3,5 Millionen Kubikmeter bewegt werden. Um die Bauten statisch abzusichern, mussten 3200 Kubikmeter Beton auf eine Tiefe bis zu 8,5 Metern eingebracht werde. Die Fundamentierung war notwendig geworden, weil ein Teil des Bahnhofsgeländes durch die Aufschüttung eines künstlich von der Stadt als Naherholungsgebiet angelegten Sees, gewonnen wurde. Diese Erdarbeiten hatten u.a. zu einer Verteuerung des Gesamtprojekts geführt. Die endgültigen Kosten wurden mit 35,58 Millionen Mark veranschlagt. Hiervon entfielen über 10 Millionen Mark auf allein den Geländeerwerb. Diese Summe machte nachträglich deutlich, um welche finanzielle Interessen es bei der innerstädtischen Konfrontation um die Standortverlegung auch gegangen war und welche Verschiebungen im Wertgefüge der Stadt eingetreten waren. Weitere 9 Millionen Mark verbrauchten die betriebstechnischen Anlagen, während für das Aufnahmegebäude lediglich 2,06 Millionen Mark, also nur etwa 1/17 der Gesamtsumme ausgegeben wurden. Angesichts dieser Verteilung der Mittel wird z.B. die Kritik des sozialdemokratischen "Volksfreunds" verständlich, der lakonisch bemerkte: "Gerade in letzterer Hinsicht dürfte hier wieder einmal am un-

richtigen Ort gespart worden sein"[223]. Diese Kritik und die Klage über das Verhältnis von Staatsverwaltung und künstlerischem Anspruch von Architektur, gehörte zum Repertoire der Beurteilung von Bahnhofsneubauten. In Frankfurt wurde der im Jahr 1888 neuerbaute Hauptbahnhof ähnlich beurteilt: „Unser Bahnhof müsste kein Staatsbau sein, wenn bei seiner Errichtung nicht äußerste Sparsamkeit Gesetz gewesen wäre“[224].

5.3 Inbetriebnahme und Abschied vom alten Bahnhof

Mit der Übergabe des neuen Bahnhofs "in aller Stille" wurde allerdings nichts. Die Einwohner von Karlsruhe funktionierten die Nacht vom 22. auf den 23. Oktober 1913 zu einem spontanen Volksfest um[225]. Auch bei der Eröffnung des Hauptbahnhofs in Frankfurt, der ebenfalls durch eine Verlegung aus der Stadt heraus entstanden war und auf welchen in den Diskussionen um die Verlegung des Karlsruher Bahnhofs immer wieder Bezug nahmen, kam es im Jahr 1888 zu einer derartigen ungeplanten Inbesitznahme durch die Bevölkerung. In Frankfurt fand aus politischen Gründen keine offizielle Einweihungsfeier statt. Am ersten Wochenende nach Inbetriebnahme kamen dann ca. 40000 Besucher, um den Neubau in Augenschein zu nehmen[226].

Der letzte Tag des alten Bahnhofs wurde mit ironischen Demonstrationen der Bahnhofsanlieger eingeleitet. Aus den Häusern der Umgebung hingen schwarze Fahnen zum Zeichen der Trauer. Im Gasthaus "Merkur" veranstalteten die Gewerbetreibenden der Altstadt ein Abendkonzert, das seine Höhepunkte in den mehrfach wiederholten Liedern "Blau blüht ein Blümelein, es heißt Vergißnichtmein" und "Morgen muß ich fort von hier" fand. Im weiteren Verlaufe des Abends versammelten sich mehrere tausend Menschen in den Hallen des alten Bahnhofs. Das Publikum wartete auf den Auszug des letzten Zuges, eines Vorortzuges, der um 1 Uhr 08 Minuten

---

223 Volksfreund vom 20.10.1913 "Der neue Karlsruher Personenbahnhof"

224 zit. nach: Kyrieleis, Gisela:“Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof“. In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349, S.343

225 Badische Presse vom 23.10.1913 "Die Inbetriebnahme des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"
Badischer Beobachter vom 23.10.1913 "Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
Badischer Landesbote vom 24.10.1913 "Eröffnung des neuen Bahnhofs"

226 Kyrieleis, Gisela:“Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof“. In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349

nach Durlach abgehen sollte. Mit der zunehmenden Alkoholisierung eines Teils der Anwesenden, stieg die Stimmung. Improvisierte Abschiedsreden wechselten mit Volksliedern und Hoch- Rufen auf den alten Bahnhof. Studenten zogen mit Plakaten durch die Räume. Schließlich belagerte die Menschenmenge die Fahrkartenschalter, um noch Tickets für den letzten angekündigten Zug zu erhalten. Als die Situation zu eskalieren drohte, entschloss sich die Generaldirektion einen Sonderzug einzusetzen. Um 1 Uhr erschien schließlich auch noch in der Person des badischen Finanzministers Rheinboldt und des Generaldirektors der badischen Eisenbahnen, Roth, Landesprominenz, um dem alten Bahnhof seinen Abschied zu geben. Aufgrund des Andrangs und der Verhältnisse auf den Bahnsteigen, die dicht mit Publikum besetzt waren, verschob sich die Abfahrt des Sonderzuges um 14 Minuten. Als die Lokomotive sich in Bewegung setzte, brach das Publikum "in begeistertes Hurrarufen aus, alles winkte mit Hüten und Tüchern und man stimmte den Gesang "Muß i denn, muß i denn zum Städtele naus" an"[227]. Wer keinen Platz im Sonderzug mehr bekommen hatte, begab sich jetzt zum neuen Bahnhof und erwartete dort die Einfahrt des ersten Zuges.
Bei der Ankunft des letzten Zuges aus dem alten Bahnhof in Durlach setzten sich die tumultartigen Szenen fort. Alle „Reisenden" des ankommenden Zuges mussten den Bahnsteig verlassen, um sofort wieder auf den Bahnsteig zu gelangen, da alle mit dem ersten Zug in den neuen Bahnhof einfahren wollten. Schließlich mussten die Bahnbeamten einsehen, dass ihren verzweifelten Ordnungsversuche kein Erfolg gegönnt war. Die Sperren vor dem Bahnsteig und die Kontrolleure gaben den Bahnsteig frei und jede Form der Einmischung auf. „Ein wahrer Sturm erhob sich, als die Zeit der Abfahrt des ersten Zuges langsam heranrückte. Der Zudrang zu den Bahnsteigen war so groß, daß die Bahnbeamten einfach machtlos dastanden und nach vergeblichen, zum Teil recht energischen Versuchen, die Ordnung aufrecht zu erhalten, das vorbeidrängende Publikum ruhig gewähren ließen"[228].
Um 2 Uhr 05 setzte sich der erste Zug, der im neuen Hauptbahnhof einfahren sollte in Bewegung, um 11 Minuten später von einer Menschenmenge im Hauptbahnhof in Empfang genommen zu werden. Die Einfahrt des ersten Zuges geriet zu einem symbolträchtig beschriebenen Ereignis. Aus dem Nebel, der in dieser Oktobernacht über der Stadt lag, fuhr der Sonderzug "in

227 Badischer Beobachter vom 23.10.1913 "Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
228 Badische Presse vom 23.10.1913 "Die Inbetriebnahme des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

das ruhige Lichtermeer der Bahnhofshalle"[229] ein. Vom alten Bahnhof aus einer anderen Zeit, bewegten sich die Reisenden in das blendende Licht einer neuen Zeit. Mit der gleichen Metaphorik beschrieben Reisende die Einfahrt in den neuerbauten Frankfurter Hauptbahnhof: "Endlich liefen wir langsam und majestätisch in den größten Bahnhof der Welt ein, in ein Meer blendend weißen Lichts getaucht"[230]. Die spontane und improvisierte Bahnhofseröffnung als Volksfest, setzte sich bis zum Morgengrauen in der neuen Bahnhofsgaststätte fort.
Den letzte Akt der bürgerlichen Aneignung der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs bildete der Abschied von der Stadthaltestelle Mühlburg. Das „Bahnhöfle“ Mühlburg wurde am nächsten Tag um 9 Uhr zum letzten Mal von einem Zug angefahren. Dieser brachte, wie die Jahrzehnte zuvor die Milch von der anderen Rheinseite aus der Pfalz in die badischen Hauptstadt. Dementsprechend empfingen in Mühlburg die Milchhändler ihren Zug. Sie hatten eine Musikkapelle engagiert, die den Trauermarsch von Chopin zum Besten gab. Bei der Abfahrt des Zuges spielte die Kapelle die bereits bekannten Volkslieder „Ach wie ists möglich dann“ und „Muß i denn zum Städele naus“, „das zahlreiche Publikum, das sich zu dieser Abschiedsfeier eingefunden hatte, sang die Lieder kräftig mit“[231].
Insgesamt bekamen die spontanen Abschiedsfeierlichkeiten nicht den aggressiven Charakter, den die staatlichen Stellen befürchtet hatten, als sie jede Bürgerbeteiligung an der Eröffnung zu verhindern suchten. Trotz der chaotischen Szenen auf den Bahnsteigen, eskalierte die Situation nicht. Die Eisenbahnverwaltung gab noch rechtzeitig ihre Ordnungsversuche auf und entschärfte auf diese Weise die potentiell kritischen Momente. Angesichts der erbitterten Kämpfe um die Bahnhofsverlegung innerhalb der Stadt und der diffamierenden Form der Auseinandersetzung, gingen die Feiern ausgesprochen ruhig über die Bühne. Statt Aggressivität herrschte eine leicht ironische Melancholie vor: „Von einer traurigen Abschiedsstimmung war nichts zu bemerken. Im Gegenteil es war sehr fidel“[232]. Zu viel Zeit war seit den Kontroversen vergangen und zu viel hatte sich in der Stadt seither

229 Badische Landeszeitung vom 23.10.1913 "Vom alten Bahnhof in den neuen"

230 zitiert nach: Kyrieleis, Gisela:"Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349, S.345

231 Badischer Beobachter vom 23.10.1913 "Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"

232 Badischer Beobachter vom 23.10.1913 "Die Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"

verändert, um die Kampflinien von 1900/01 noch nachvollziehen zu können.
Die „Neue Zeit“ und die Hoffnungen, die sich mit dieser Vorstellung verbanden, das moderne großstädtische Leben mit seinem neuartigen Lebenstempo und den veränderten Anforderungen, die es an die Menschen stellte, beherrschten das Denken der Einwohner mehr als die vergangenen Kontroversen. Die Zukunft verdrängte die Vergangenheit und die Kommentatoren der Presse sahen in dem, im Nebel einer Herbstnacht entschwindenden alten Bahnhof, ein Symbol dieser unwiederbringlich verlorenen Vergangenheit. Der alte Bahnhof trug jetzt „den Charakter einer anderen Zeit, in der noch alles enger, heimeliger beieinanderlag“[233]. Dieser verlorenen Zeit gedachte man etwas wehmütig, aber ohne Bedauern. Die „Neue Zeit“, die der Bahnhofsneubau symbolisierte[234], entsprach den Veränderungen und Ansprüchen des modernen Menschen nach „Weite und Vielseitigkeit“[235]. Die Geschwindigkeit des modernen Lebens ließ das Gedächtnis der Menschen auf die unmittelbare Gegenwart schrumpfen, auf die Oberfläche[236]. Der Eisenbahnsekretär Rachel fasste diesen Aspekt des zeitgenössischen Bewusstseins im pathetischen Stil der erweiterten Jahrhundertwende unreflektiert zusammen: „Bald wird auch diese Erinnerung geschwunden sein, und nur noch die Geschichte wird zu erzählen wissen, mit wie viel Mühen, Sorgen und Arbeiten das gewaltige Bauwerk zustande gekommen war“[237].
Zunächst beherrschte die Lokalzeitungen in den nächsten Tagen allerdings nicht das gewaltige Bauwerk, sondern die Problematik der Verkehrsumstellung. Die ersten Tage des neuen Hauptbahnhofs waren gekennzeichnet von chaotischen Zuständen, von erheblichen Wartezeiten, verlorenem Gepäck und umgeleiteten Zügen. "Was im neuen Bahnhof bis jetzt geleistet worden ist, ist so ziemlich das Minimalste von dem, was andere Neueröffnungen aufwiesen"[238], urteilten die Kommentatoren. Als Ursache wurde die mangelnde Vorbereitung der Umstellung durch die Eisenbahnverwaltung ausgemacht, die es versäumt hatte, das Bahnpersonal ausreichend auf die neue

233 Badische Landeszeitung vom 23.10.1913 „Vom alten Bahnhof in den neuen“
234 „Es ist der Bahnhof einer werdenden Großstadt“. In: Badische Landeszeitung vom 23.10.1913 „Vom alten Bahnhof in den neuen“
235 ebd.
236 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“. In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I). Frankfurt/M. 1995, S.116-131
237 Badische Presse vom 20.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personen-Bahnhofs" (A. Rachel, Eisenbahnsekretär)
238 Badischer Beobachter vom 26.10.1913 "Der neue Karlsruher Bahnhof"

Situation vorzubereiten. Die "schauderhaften Zustände" wurden als volles Fiasko gewertet, das neben eines Zusammenbruchs des Fahrplans der badischen Eisenbahn sogar den Eisenbahnverkehr der Nachbarländer erheblich gestört hatte. Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs hatten "Betriebs- und Verkehrsstörungen eingesetzt, die einen geradezu skandalösen Umfang angenommen"[239].

5.3.1 "So begann der neue Verkehr" - Verkehrsinfrastruktur

Nicht nur für den Eisenbahnverkehr bedeutete die Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs den Schritt in eine "neue Verkehrsepoche", auch die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse erfuhren eine einschneidende Umgestaltung. Der gesamte öffentliche Nahverkehr musste innerhalb weniger Tage neu organisiert werden. Die Entfernung von den meisten Stadtteilen zum Bahnhof wuchs um die 1,7 km, die der Bahnhof nach Süden verlegt worden war. Die Stadtverwaltung definierte ihre verkehrspolitische Aufgabe für den neuorganisierten innerstädtischen Verkehr als möglichst weitgehende Erleichterung der Zufahrten zum neuen Bahnhof. Diesem Zweck diente die Anlage großzügig angelegter Zufahrtsstraßen in die Stadtmitte und vor allem die Schaffung ausreichender Kapazitäten der Straßenbahn. Wie die Verkehrstrassen des "neuen Verkehrszeitalters" in der Stadt aussahen, verdeutlicht folgende Beschreibung der neuerrichteten Zufahrtsstraßen zum Bahnhof: "Von den Hauptstraßen, die zum neuen Bahnhof führen, sind die Ettlinger- und Karlstraße bereits mit hohem Kostenaufwand in neuen Stand gesetzt: die Fahrbahn mit Asphalt belegt, der Bahnkörper der Straßenbahn in Granitpflaster eingebettet, zu beiden Seiten der Straße fest eingedeckte oder gut unterhaltene Kieswege, das ganze bei Nacht in reichlichem Maße elektrisch beleuchtet"[240]. Der moderne Straßenraum als reiner Verkehrsweg mit seiner Separierung der Benutzer hielt Einzug in Karlsruhe. Nachdem erst ein Jahr zuvor die Hauptgeschäftsstraße der Stadt eine elektrische Beleuchtung erhalten hatte, bedeutete die Inbetriebnahme des Bahnhofs und die Anlage der Zufahrtsstraßen einen weiteren Schritt in den künstlichen Tag, der von den Zeitgenossen enthusiastisch begrüßt wurde[241]. Die Großstadt der neuen Zeit erschien auch als ein virtueller Raum des Lichts, war ein Symbol des ungebrochenen "Lichthungers" der modernen Gesellschaft.

---

239 Badischer Beobachter vom 26.10.1913 "Der neue Karlsruher Bahnhof"

240 Volksfreund vom 24.10.1913 "Die Verkehrsverbindungen zwischen Stadt und neuem Karlsruher Hauptbahnhof"

241 Wolfgang Schivelbusch: "Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19.Jahrhundert". Frankfurt/M. 1986

Noch in der Nacht der Eröffnung wurden auch die Gleisarbeiten für die städtische Straßenbahn begonnen, die bis dahin durch die Bahntrassen verhindert wurden. Innerhalb von zwei Tagen wurden ehemalige Bahndämme durchstoßen und die bisherigen Übergänge für die Straßenbahnen passierbar gemacht. Die Stadtverwaltung benutzte die Ausbauarbeiten zu einer umfassenden Neuorganisation des öffentlichen Nahverkehrs. Ziel war auch hier eine Beschleunigung des innerstädtischen Verkehrs. Durch den Wegfall der Bahnübergänge und die Neuorganisation der Straßenbahnhaltestellen konnte die Verkehrsdauer der verschiedenen Linien erheblich verkürzt werden. Auch der Takt der Bahnen wurde dem neuen Mobilitätsbedürfnis angepasst. Auf den insgesamt 7 Linien verkehrten die Wagen nun im 5 bzw. 10 Minutentakt, die Anzahl der eingesetzten Wagen erhöhte sich ebenfalls. In allen lokalen Zeitungen erschienen gleichlautende Artikel zur Aufklärung des Publikums über die neuen Straßenbahnlinien und die günstigsten Zufahrtswege zum neuen Hauptbahnhof. Die bisher durch die Eisenbahn verhinderte Vernetzung der gesamten Stadt, konnte nunmehr erfolgen.

5.3.2 Die Stadt, der Lärm und die Stille

Ob Lärm ein Ausdruck höherer Kultur war, oder eine moderne Sozialseuche, war im Jahrzehnt nach der Jahrhundertwende noch nicht entschieden[242]. Während konservative Kreise des Bürgertums in den Geräuschen der modernen Großstadt den Untergang der Kultur heraufziehen sahen, begrüßten avantgardistische Künstlerbewegungen die Geräuschkulisse der Stadt als Triumph der Moderne. Für die einen war es "kein Schall mehr, es ist eine schauerliche Schallsinfonie von grauenvollem Mißklang, ein Charivari und Tohuwabohu von Hämmern, Läuten, Rasseln, Stampfen, Krachen, Rollen, Pfeifen, Klirren, Klappern, Ächzen, Krächzen und Kreischen, ein unermeßlicher, wirrer Lärmsalat"[243], der da aus den Straßen das Ohr des gestressten Großstadtmenschen maltretierte. Für die anderen erhoben sich die Geräusche zu einem autonomen Kunstwerk, der "Sinfonie einer Großstadt"[244]. Dieser Definitionskonflikt um das Untergrundrauschen der mo-

242 Eine hervorragende Aufarbeitung der großstädtischen Lärmfrage: ".. eine schauerliche Schallsinfonie von grauenvollem Mißklang. Das städtische Lärmaufkommen als moderne "Sozialseuche" (1900-1914). In: Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994. S.41-63

243 Zitiert nach: Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994, S.44

244 Im Jahr 1927 kam der Film „Sinfonie einer Großstadt" von Walther Ruttmann in die Kinos. Der Film schildert 24 Stunden in der Metropole Berlin. In einer Beschreibung der Filmmusik heißt es u.a. Der Film beginnt mit einer "Eisenbahn-

dernen Kultur verdeutlicht die zunehmende Sensibilität der Menschen für die Lebensäußerungen der Technik und ihrer Mitmenschen in einer sich verdichtenden Umwelt.
Die Eröffnung des neuen Bahnhofs in Karlsruhe brachte eine Neudefinition der Geräuschumwelt für einen Teil der Einwohner mit sich. Es zeigte sich, wie stark das Geräuschempfinden und der psychische Gewöhnungsprozess das Verhältnis des Großstädters zum anthropogenen "Lärm" prägte. Der 23. Oktober 1913 versetzte die Einwohner entweder in eine unheimliche Stille oder in ein entsetzlichen Lärm. Für die Anwohner des alten Bahnhofsstandortes bedeutete der erste Tag ohne Bahnbetrieb Orientierungslosigkeit: "Sie waren heute nicht im Stande sich in den Tag hineinzufinden"[245], ihr Zeitsinn war ihnen abhanden gekommen. Der "Lärm" der Eisenbahn, die Geräusche vorbeifahrender Züge, die ohrenbetäubenden Bremsmanöver, das Quietschen und Pfeifen, waren plötzlich verschwunden. Statt der gewohnten Melodie der Eisenbahn nun auf einmal nichts als Stille. "Da schreckte die ungewohnte, plötzliche und schreckliche Stille der Nacht die Schläfer aus den süßesten Träumen auf"[246]. Das unentbehrlich gewordene Geräusch fehlte und hinterließ eine drückende Ruhe, eine grässliche Geräuschlosigkeit. Der Lärm wurde zum Symbol des Lebens transzendiert, während die Stille in der Moderne ein tödliche Bedrohung darstellte. Die bisherigen Anwohner des Bahnhofs, die um ihren Bahnhof jahrelang gekämpft hatten, empfanden die Stille als Tod. "Die Leute kamen sich mit einem Male wie vom Leben abgeschnitten vor (..) Sie fühlten sich einer fürchterlichen Einsamkeit überantwortet"[247]. Fortschritt versinnbildlichte sich in der Teilhabe an der "Sinfonie der Großstadt". Stille bedeutete Ausschluss, bedeutete den Anschluss an die Dynamik der Moderne zu verlieren. Ein Berichterstatter in der Lokalpresse fand die treffende Metapher für das Gefühl des Abgehängt Werdens: Man war "in diesen Gegenden schon wie "vom Draht los""[248].

---

fahrt" nach Berlin. Jeder kennt den Rhythmus der "Eisenbahn". Voila!! Dieser Film schreibt seine Musik selbst. Welche Musik stellen sie sich zu Luftaufnahmen vor ? Leichtes. Schwebendes.....!!? Unser Konzept folgt dem Film, nimmt sich aber auch Raum für "reines" Musizieren, den der Film uns gibt. Dieser Film ist Musik, herbe, rhythmische Musik: Jazz.

245 Badische Presse vom 23.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

246 Badische Presse vom 23.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

247 Badische Presse vom 23.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

248 Badische Presse vom 23.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

Das Netzwerk der Elektrizitätsversorgung verband den modernen Menschen mit der Energie und dem Leben. Der Draht , an dem die Menschen hingen, war eine Chiffre der neuen Abhängigkeiten.
Im anderen Extrem erfuhren die Anwohner der alten und neuen Straßenbahnlinien, was Teilhabe an der Moderne heißen konnte. Diese wurden schließlich nicht von der unheimlichen Stille aus ihren Träumen gerissen, sondern von den ganz handfesten Betriebsgeräuschen der "Elektrischen". Im Herbstnebel des 23. Oktobers 1913 vollzog sich ein gespenstisches Schauspiel: "Man kann nicht mehr durch die Kaiserstraße, die ist voll von lauter "Elektrischen"! Kein Mensch wußte mehr ein und aus. Viele, die sonst die Straßenbahn benutzen, liefen heute lieber, und so fuhren ganze Wagen leer in der Karlsruher Welt herum. So begann der neue Verkehr. Im Zeichen des Nebels!"[249].

249 Badische Presse vom 23.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

6. Der Kampf um Partizipationschancen = Verkehrschancen

Der Bahnhof galt als das Symbol der Moderne. Die industrielle Mobilität, die er vermittelte, setzte die gesellschaftlichen Maßstäbe. Die einheitliche Weltzeit, die Zeitzoneneinteilung entwickelte sich aus der Eisenbahnzeit. Sie war es, die als erste einheitliche Normen Zeitmessung durchsetzte. Die Bahnhofsuhr thronte als unerbitterlicher Zeitgeber über der Stadt. Der Bahnhof konstruierte auch den städtischen Raum neu. er war das moderne Stadttor.

Bei dieser Bedeutungsdimension, die dem Bahnhof in den zeitgenössischen Diskursen zugemessen wurde, verwundert es nicht, dass ein Konflikt um den Bahnhof auch zum Ansatzpunkt einer viel umfassenderen Selbstverständigung wurde: Zu einem grundsätzlichen Konflikt um die Moderne. Die öffentliche Diskussion, der Konflikt innerhalb der städtischen Öffentlichkeit ging genau um diese Frage: Welche Richtung sollte die gesellschaftliche Entwicklung in der Moderne annehmen ? Der Konflikt um den Standort des Bahnhofs, beinhaltete einen Konflikt um die Folgen und Konsequenzen der Modernisierung. Er wurde geführt zwischen Vertretern einer expansiven Fortschrittlichkeit und Vertretern eines beharrenden sozialen Status- Quo.

In der Karlsruher Bahnhofsfrage ging es auch darum, wer und in welcher Form an dieser Neuen Zeit partizipieren sollte. Denn eines war allen Kontrahenten klar: Die Lage des Verkehrszentrums, des Bahnhofs, entschied über Zukunftschancen. Wer "abgehängt" wurde, verlor den Anschluss. Das Verkehrsnetz wurde zu dem neuen Lebensnetz, zum Blutkreislauf der Moderne. Verkehrschancen wurden zu Partizipationschancen am gesellschaftlichen Leben.

6.1 Versammlung der Handelskammer im Jahr 1882

Die Versammlung einigte sich schließlich auf ein Bekenntnis zum jetzigen Standort, unter dem Hinweis, "daß gerade die Beibehaltung der seitherigen Lage des Bahnhofs eine Lebensbedingung für das Gemeinwohl der Stadt sei und eine Verlegung desselben eine einen großen Theil der hiesigen Einwohnerschaft schädigende Verschiebung der Werthe des Grundbesitzes zur Folge hätte"[250]. Die Dominanz ökonomischer Aspekte in der Bahnhofsdiskussion innerhalb der Stadt ging also in zwei Richtungen: Zum einen der Bahnhof als existenzieller Faktor des "Allgemeinwohls" als "Lebensbedin-

250 Karlsruher Nachrichten vom 26.2.1882 "Bahnhoffrage"

gung" einer modernen Großstadt; zum anderen aber auch ganz konkret um die Bedeutung des Bahnhofs für die Besitzverhältnisse innerhalb einer Stadt. In der Versammlung fanden die Interessen der Grundbesitzer und Kapitalbesitzer ihr Sprachrohr. Diese waren zwar an der Lösung der Verkehrsfrage interessiert, aber nicht an einer, durch eine Bahnhofsverlegung erfolgenden Neuordnung der Wertverhältnisse des Grundbesitzes. Es artikulierten sich die Interessenten einer Besitzstandswahrung bzw. einer Besitzstandsaufwertung.
Eine Wortmeldung in den Karlsruher Nachrichten vom 1. März 1882 machte deutlich, was die Bahnhofsfrage auslösen konnte. Der anonyme Bürger monierte das Selbstverständnis der Versammlung vom 22. Februar und sprach der Vertretung des Handelsstandes ihren Anspruch auf Unparteilichkeit ab. Seine Analyse lautete folgendermaßen: "Bei der seitherigen Einrichtung des Bahnhofs, nahm der größte Anteil der ankommenden Züge ganz in der Nähe der Adlerstraße seine Aufstellung und wurden dem östlichen Stadttheil dadurch eine Menge von Fremden zugeführt, welche in den in diesem Stadttheile sehr zahlreich vertretenen Gasthöfe und Geschäften Aufnahme und ihre Bedürfnisse fanden"[251]. Der Briefschreiber machte sich im weitern Sorgen um eine veränderte Führung der Züge und Haltestellen. Die Grundbesitzer der Oststadt sahen sich als Verlierer der Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte. "Thatsächlich ist im östlichen Stadttheil ein Hausverkauf heute beinahe unmöglich, die Wohnungen sind sehr schwer und nur zu billigeren Preisen, wie in der übrigen Stadt, zu vermieten"[252]. Daher forderte der anonyme Kritiker einen "Werthausgleich" zugunsten der Oststadt. Zu diesem Zweck, sei die projektierte Kopfstation durchzuführen. Und zwar mit genauer Ortsangabe, auf der Höhe der Kreuz- oder Marienstraße. Die Wortmeldung endete mit der Aufforderung: "Wenn unsere Freunde von der Weststadt, wie sie behaupten, eine Begünstigung für sich nicht ansprechen, so werden sie uns mit allen Mitteln zur Durchführung eines derartigen Projektes behilflich sein"[253]. Der Ton innerhalb der Stadt wurde unübersehbar härter. Der Vorwurf von Sonderinteressen markierte die unterschiedlichen Interessenlagen der Stadtteile. Der Bahnhof als Wirtschaftszentrum wurde zu einem heiß umkämpften Objekt, die Bahnhoffrage zu einer Auseinandersetzung der ökonomischen Einzelinteressen.

251 Karlsruher Nachrichten 1.3.1882 "Öffentlicher Sprechsaal"
252 ebd.
253 ebd.

6.2 Die Bürgervereine melden sich zu Wort

Im Jahr 1898 gab es unter den Bürgern der Stadt und ihren politischen Vertretungsgremien einen Konsens: Das gemeinsame Vorgehen gegen die Pläne der Eisenbahndirektion zum Bau dreier Überbrückungen bei gleichzeitigem weiteren Ausbau des bestehenden Bahnhofs. Stadt und Bürger forderten eine definitive und repräsentative Neubestimmung der Karlsruher Bahnhofsverhältnisse. Der Bahnhof als "Tor zur Stadt" bildete einen Aspekt der veränderten Wahrnehmung des Stadtraums seit Anfang der 1880er Jahre.
Einen weiteren Aspekt des sich verändernden Stadtgefüges zeigt sich in den inzwischen entstandenen bürgerlichen Interessenvertretungen. Bis auf die sozial und politisch heterogene Altstadt, verfügten alle Stadtteile über eine Organisation zur Wahrung ihrer spezifischen Interessen im Stadtganzen. Wie stark identitätsbildend die Bahnhofsfrage wirkte, zeigte sich daran, dass sogar in der Altstadt ein Bürgerverein gegründet werden konnte. Zumindest zeitweise und sozial begrenzt auf die Gewerbetreibenden und Grundstücksbesitzer, überdeckte die Bahnhofsfrage bestehende Differenzen und stiftete einen Konsens. Die Stadtteile hatten sich in einer Weise sozial und politisch ausdifferenziert, welche die Rede von einer "Gesamtstadt" illusionär machten. Es existierte ein konfliktreiches Mit- oder Gegeneinander von Partikularinteressen. In der Bahnhofsfrage kulminierte die Tendenz zu einem geographisch greifbaren Interessensgegensatz in einen Kampf der Stadtteile um Partizipationschancen im dynamischen Urbanisierungsprozess. Die Teilhabe an der städtischen Mobilität entschied über die Zukunftschancen. Auf diese Weise interpretierten zumindest die beteiligten Bürgervereine ihr Engagement. Mit welchen Argumenten wurde der Partizipationsdiskurs der städtischen Öffentlichkeit geführt, nachdem aus dem Konsens ein Dissens zwischen Hochlegung und Verlegung des Bahnhofs geworden war ?
Der öffentliche Diskurs setzte erst in dem Moment ein, als der politische Entscheidungsprozess bereits faktisch beendet war. Im Januar und Februar des Jahres 1900 setzte in dem Konflikt zwischen Stadt und Landesregierung ein Umdenken auf beiden Seiten ein, bei dem die bisher unvereinbar nebeneinanderstehenden Lösungsansätze sich einander annäherten. Beide Seiten formulierten ihre "essentials", ihre Grundoptionen, und fanden eine Basis des Ausgleichs. Der Kompromiss in der Karlsruher Bahnhofsfrage lautete auf Verlegung und Neubau des Bahnhofs.
Mit der neugefundenen und überraschenden Kompromissformel konfrontiert, formierte sich in den Bürgervereinen in den nächsten Wochen die Gegner und Befürworter der Bahnhofsverlegung. Dabei ergab sich eine

geographische Teilung der Stadt in Süd- und Südweststadt auf der einen Seite und Alt, Ost- und Weststadt auf der anderen Seite. Mit dieser Trennung vollzog sich auch eine Konfrontation zwischen etablierten Stadtteilen und den rasch expandierenden "modernen" Teilen der Stadt.
Nach der Zustimmung des Karlsruher Stadtrats am 23. Februar und des Bürgerausschusses am 26. Februar 1900 zu dem von der Eisenbahndirektion vorgelegten Verlegungsprojekt, blieb als letzte politische Hürde die Zustimmung der zweiten badischen Kammer zum Eisenbahnbudget für die Jahre 1901/02. Darin hatte die Generaldirektion eine erste Rate von 1 Million Mark für den Erwerb des Geländes für den neuen Bahnhof beantragt. Am 2. Mai 1900 ging beim Landtag die erste Petition von "vielen Einwohnern der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe, die Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs betreffend"[254] ein. Diese von 1063 Bürgern unterschriebene Eingabe richtete sich gegen das Verlegungsprojekt. Die Gegner des Verlegungsprojekts befanden sich nach der einstimmigen Annahme in den städtischen Gremien in einer schwierigen Argumentationsposition. In einem ersten Schritt, mussten sie die Rechtmäßigkeit und Legitimation der Entscheidung des Stadtrats und des Bürgerausschusses in Frage stellen. Nach einem Hinweis auf die "nicht übliche Eile" der Entscheidungsfindung, forderten die Gegner ausdrücklich ein Plebeszit zur Feststellung der Mehrheitsmeinung. Auf Bürgerversammlungen sollte über das Verlegungsprojekt abgestimmt werden, um die "wahren Ansichten" der Einwohner zu erkunden. Die Gegner sprachen den politischen Gremien der Stadt das Recht ab, in dieser Angelegenheit zu entscheiden. Statt dessen erforderte die existenzielle Bedeutung der Bahnhofsfrage eine direkte Bürgerentscheidung. Danach argumentierte die Petition nahezu ausschließlich mit dem ökonomischem Interesse der Gesamtstadt[255]. Mit dem Mandat und dem Anspruch für die Gesamtstadt und deren Interessen einzutreten, konzentrierten sich die Gegner schließlich doch auf die speziellen Interessen der Oststadt. Und diese lauteten: Beibehaltung der Grundstückspreise und des Mietniveaus sowie der gewerblichen Interessen der Hauptgeschäftsstrasse. Unter dem Hinweis auf das Gutachten von Baumeister aus dem Jahr 1898 reklamierten die

---

254 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Beilage zum Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900

255 Eine Ausnahme bildete hier der Hinweis auf die stadtökologische Bedeutung der Parkanlage des Stadtgartens. Wobei allerdings auch hier wirtschaftlich argumentiert wurde, "daß der Stadtgarten, dessen Grund und Boden im Preise außerordentlich steigen würde".

Gegner die "natürliche Fortentwicklung der Stadt", die nur bei einer Beibehaltung des jetzigen Standorts gewährleistet sei.
Am 15. Mai 1900 reagierten die Befürworter des Verlegungsprojekts mit einer Gegenpetition an die zweite badische Kammer. Interessanterweise veröffentlichte die Lokalpresse die Petition bereits 5 Tage vor ihrer Einreichung beim Parlament im vollen Wortlaut[256]. Damit beabsichtigten die Verfasser der Petition eine Mobilisierung der Stadtöffentlichkeit. Mit Erfolg: Sie konnten mit 2046 Unterschriften auf eine deutlich höhere Zustimmung innerhalb der Bevölkerung verweisen. Diesen Unterschied in der Anzahl der Unterschriften betonte der Berichterstatter der Budgetkommission der zweiten Kammer, der Abgeordnete Pfefferle, besonders. Die Befürworter der Bahnhofsverlegung bestritten natürlich den Anspruch der Gegner für die "stille" Mehrheit der Karlsruher Bevölkerung zu sprechen. Ihrerseits betonten sie, dass die Petition von einem "Comite, das aus Bürgern der verschiedenen Stadtbezirke zusammengesetzt ist"[257], verfasst wurde. Der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle sei zwar bequem gelegen, aber dies könne nicht das Entscheidungskriterium sein. Die Befürworter betonten zwei Aspekte der neuesten Entwicklung: die Notwendigkeit eines Notbahnhofs im Falle der Höherlegung und die dadurch bewirkte erhebliche Verteuerung des Projekts. Statt mit den Folgeschäden für die Stadt, argumentierten die Befürworter der Bahnhofsverlegung explizit mit den aktuellen Kosten der verschiedenen Lösungsoptionen. Angesichts der mehreren Millionen Mark, die eine Beibehaltung des jetzigen Standorts erfordern würde, verschwanden die eventuellen Spätschäden. Zwar gaben die Verlegungsbefürworter zu, dass "für die Stadt (sind) allerdings mit der Verlegung einige Nachteile verbunden"[258] waren, aber diese seien bei weitem nicht so gravierend, wie von den Gegnern dargestellt. Mit dem gezielten Ausbau der städtischen Infrastruktur, speziell des öffentlichen Nahverkehrs, konnten die negativen Folgen ausgeglichen werden. Auch die Verschiebung der Grundstückswerte würde sich als nicht bedeutend herausstellen, während die Käuferströme nicht von der Hauptgeschäftsstrasse abgelenkt würden. Von einem neuen repräsentativen Hauptbahnhof und den neuen Verkehrströmen konnte die Gesamtstadt profitieren. Die neue Bahnhofsanlage erschien als Garant des weiteren wirtschaftlichen Wachstums der Stadt, an dem schließlich alle teil-

256 Badische Presse vom 10.5.1900 "Zur Bahnhofsfrage in Karlsruhe"
257 Badische Presse vom 10.5.1900 "Zur Bahnhofsfrage in Karlsruhe"
258 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Beilage zum Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900

haben würden. Ein weiteres Hinauszögern der Karlsruher Bahnhofsfrage, hätte allerdings katastrophale Auswirkungen auf die Aufwärtsentwicklung der Stadt. Ein Beharren auf die Beibehaltung des Bahnhofsstandorts musste eben zu dieser Verzögerung führen, weil die Eisenbahndirektion nicht bereits war, auf dieses Projekt einzugehen. Der Kompromiss der Bahnhofsverlegung verblieb somit als einzige pragmatische Option für eine rasche und endgültige Lösung der Verkehrsprobleme.
Um den Interessen der Oststadt auf Beibehaltung des Bahnhofsstandorts nochmals Nachdruck zu verleihen, entschlossen sich die Mitglieder des Bürgervereins am 16. Mai 1900 auf einer Protestversammlung zu einer erneuten Petition an den badischen Landtag[259]. Anhand dieser Petition kann der Vertretungsanspruch und die soziale Zusammensetzung des Bürgervereins verifiziert werden. Der Verein zählte 180 Mitglieder, welche die Petition geschlossen unterzeichneten. Von diesen 180 Personen verfügten mehr als 100 über Haus- und Grundbesitz in der Oststadt. Der Bürgerverein kann somit ohne Übertreibung als Vertretung der Eigentumsinteressen der wirtschaftlichen Elite des Stadtbezirks bezeichnet werden. Offener als in den vorherigen Meinungskundgebungen der Verlegungsgegner, bekannte sich der Bürgerverein der Oststadt zu den Kapitalverwertungsinteressen der Hauseigentümer. In besonderem Masse befürchteten die Vermieter einen, durch die Bahnhofsverlegung ausgelösten Massenauszug der in der Oststadt angesiedelten Eisenbahnbediensteten. Diese Bevölkerungsgruppe suchte verständlicherweise die Nähe zum Arbeitsplatz und die aktuellen Wohnverhältnisse trugen sicherlich auch nicht dazu bei, diese in der Oststadt zu halten. Die Bahnhofsverlegung war in Kreisen der Arbeiterschaft u.a. deshalb nicht Gegenstand von Protesten, weil sich diese neuen, billigeren und besseren Wohnraum in der Nähe des neuen Bahnhof erhoffte. Die Hausbesitzer der Oststadt dagegen sahen ihre Rendite aus Vermietungen empfindlich sinken. Diese Konstellation innerhalb des Stadtteils verdeutlicht, dass, wenn von einem Protest der Stadtteile gesprochen wird, dies als Vereinfachung zu verstehen ist. Die Bürgervereine vertraten nicht die Allgemeininteressen der Stadtteile, geschweige denn der Gesamtstadt, sondern relativ genau definierbare Interessen bestimmter Sozialmilieus. Auf diese Weise ist es erklärbar, dass es den Bürgervereinen, die gegen die Bahnhofsverlegung opponierten, nicht gelang eine Bürgerbewegung zu formieren. Die Motivation

259 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Beilage zum Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900

der Arbeiter, Angestellten oder kleinen Beamten, des abhängigen Mittelstandes, gegen die Bahnhofsverlegung zu agitieren, war nur gering.

6.3 Das Parlament und der Bahnhof

Am 22. Mai 1900 stand in der zweiten badischen Kammer die Abstimmung über den Nachtragshaushalt des Eisenbahnbudgets für die Jahre 1900/01 zur Abstimmung[260]. Im Nachtragshaushalt forderte die Eisenbahndirektion eine erste Rate von 1 Million Mark zum Geländeerwerb für den neuen Karlsruher Personenbahnhof. Mit der Entscheidung über diese erste Rate verband sich eine Grundsatzentscheidung über die Verlegungspläne der Generaldirektion und der Stadtverwaltung. Zur Vorbereitung und Berichterstattung hatte die zweite Kammer die Nachforderung zunächst an ihre Budgetkommission zur Beratung weitergeleitet.

Die Budgetkommission widmete sich in ihrem Bericht nach einer ausführlichen Würdigung der Geschichte der Karlsruher Bahnhofsfrage, den eingegangenen Petitionen Karlsruher Bürger[261]. Um eine Grundlage für die Beurteilung der Angelegenheit zu erhalten, wandte sich die Budgetkommission mit drei Fragen an die großherzogliche Regierung:

1. Mit welchen Kosten war bei der Verwirklichung der verschiedenen Alternativen zu rechnen ?
2. Wie begründete die Regierung das Abgehen von der seit dem Jahr 1882 favorisierten Überbrückungslösung und somit die Notwendigkeit des Verlegungsprojektes ?
3. Lag ein dringendes eisenbahndienstliches Bedürfnis für eine Neuanlage des Karlsruher Bahnhofs vor ?

Die Budgetkommission erkannte die von der Eisenbahndirektion vorgelegten Kostenvoranschläge für die drei in Frage kommenden Projekte ohne Einwände an. Demnach musste für die neue Variante der Bahnhofsverlegung um ca. 1,5 km nach Süden mit Gesamtkosten von 14,81 Millionen Mark kalkuliert werden. Bei der Überbrückungslösung unter Beibehaltung des Standorts des Bahnhofs mit 15,1 Millionen Mark Kosten gerechnet werden. Die von der Stadt lange Zeit bevorzugte Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle stand demgegenüber mit einem Kostenaufwand von 21,5 Millionen Mark.

---

260 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900

261 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Beilage zum Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900

Den Wandel in der Konzeption der Eisenbahndirektion und die Notwendigkeit der Verlegungsvariante begründete die badische Regierung zweifach. Zum ersten mit dem unerwartet ansteigenden Verkehrsvolumen, das die Hoffnung auf eine evolutionäre Anpassung der bestehenden Bahnhofsanlagen illusorisch gemacht habe, zum zweiten mit der Kompromissfähigkeit der neuen Variante. Die Sicherheit des Bahnbetriebs und die Anforderungen des modernen Bahnbetriebs machten eine sofortige Entscheidung unumgänglich. Bei den verhärteten Fronten zwischen der Landesregierung (Überbrückung) und der Stadt (Hochlegung), hatte nur die Wahl einer dritten Variante, der Bahnhofsverlegung, eine reelle Chance auf Verwirklichung. Das Vorliegen eines dringendes eisenbahndienstlichen Bedürfnisses bejahte die badische Regierung unter Verweis auf die ersten beiden Punkte. Auch in den Fragen zwei und drei schloss sich die Budgetkommission den Ausführungen der Regierung an.
Die eingegangenen drei Petitionen von Bürgern der Stadt Karlsruhe, bewertete die Kommission unter dem Aspekt der einstimmigen Zustimmung des Karlsruher Stadtrats und der Bürgerversammlung, sowie der rein quantitativen Kategorie der Zahl der Unterschriften unter den Petitionen. Die Anzahl von 1063 bzw. 180 zu 2046 Unterschriften interpretierte die Budgetkommission als Zustimmung der großen Mehrzahl der Einwohner. Zudem konstatierte die Kommission ein "allgemeines Landesinteresse" an der Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse in der Landeshauptstadt. Dagegen standen "einzelne Privatinteressen", die sich der Mehrheitsentscheidung und dem Allgemeininteresse des Landes unterzuordnen hatten. Damit formulierte die Budgetkommission der zweiten badischen Kammer folgenden Antrag zur Abstimmung:
"I. Das hohe Haus wolle:
1. der in Aussicht genommenen Verlegung des Karlsruher Personenbahnhofs zustimmen;
2. für die Erwerbung des erforderlich werdenden Geländes die angeforderte I. Rate im Betrag von 1.000.000 M bewilligen.
Dabei geht die Kommission von der Voraussetzung aus, daß diese Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage die billigste ist (..).
II. Das Hohe Haus wolle damit die eingegangenen drei Petitionen für erledigt erklären."[262]

---

262 GLA 231/ Nr.9396 Landstände des Großherzogthums Baden, II te Kammer, Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Beilage zum Protokoll der Sitzung der Badischen zweiten Kammer vom 22.5.1900, S.17

Die Abstimmung im Parlament verlief ebenso eindeutig, wie zuvor in den politischen Gremien der Stadt: Die badische zweite Kammer stimmte der Verlegung des Karlsruher Bahnhofs einstimmig zu. Damit hatte sich das Parlament der Interpretation der Karlsruher Bahnhofsfrage durch den Gutachter Reinhard Baumeister angeschlossen, der pointiert formuliert hatte: "Die Karlsruher Bahnhofsfrage ist in erster Linie eine Kostenfrage"[263].
Im Jahr 1906 musste die Eisenbahndirektion ihre Schätzungen der Kosten des Verlegungsprojektes vor der Aufnahme der Bauarbeiten am neuen Bahnhof entscheidend revidieren. Aus dem 15 Millionen Mark- Projekt war in der Zwischenzeit ein 33 Millionen- Projekt geworden. In einem letzten Versuch wandten sich die Bürgervereine der Alt- und Oststadt erneut an die zweite badische Kammer mit einer Petition. Sie argumentierten nun mit exakt dem Argument, dass für die Budgetkommission und den Landtag den Ausschlag für die Bahnhofsverlegung abgegeben hatte: Den Kosten. Die Bürgervereine zitierten den Beschluss der Kammer, dass die Zustimmung des Parlaments daran geknüpft worden war, "daß dieses Projekt das billigste sei. - Diese Voraussetzung ist aber hinfällig geworden"[264]. Statt einer geplanten Ersparnis, würden jetzt Mehrkosten von 15 Millionen Mark gegenüber der Hochlegung des Bahnhofs entstehen.
Die Regierung antwortete auf die Petition mit dem Argument der vollendeten Tatsachen: "Der größte Teil des erforderlichen Geländes wurde übrigens bereits freihändig erworben. Ein Wiederverlassen des Projekts erscheint danach schon vollkommen ausgeschlossen"[265]. Eine Höherlegung des Bahnhofs an der alten Stelle wurde aus Gründen der Betriebssicherheit jetzt völlig ausgeschlossen. Ebenso führte die Generaldirektion die Platzfrage an, um die Notwendigkeit der Bahnhofsverlegung zu unterstreichen. Eine den modernen Ansprüchen entsprechende Bahnhofsanlage sei auf dem Gelände des alten Bahnhofs nicht mehr zu realisieren. Jede erneute Infragestellung der Bahnhofsverlegung rückte laut Analyse der Eisenbahndirektion die Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage in unabsehbare Ferne. Es gab im Jahr 1906 keine Alternative mehr zur Verlegung.

---

263 StAK 1/H.-Reg. 2276 Reinhard Baumeister:"Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage". Mai 1898, S.2

264 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. II te Kammer. Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt, S.1

265 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. II te Kammer. Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Landtag 1905/06. Par. 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV Teilforderung. S.62

Die Budgetkommission schloss sich auch im Jahr 1906 den Ausführungen der Regierung an, allerdings nicht mehr ohne Widerspruch. Ein Mitglied der Budgetkommission befürwortete den Inhalt der Petition und forderte die Abänderung der Pläne. Der Antrag auf Ablehnung der Wünsche der Petition wurde zwar mit der überwiegenden Mehrheit angenommen, aber eben nicht mehr einstimmig, wie noch fünf Jahre zuvor. Das Abstimmungsergebnis lautete 14 gegen zwei Stimmen.

6.4 Gegen Spekulantentum und Sozialdemokratie - Die Karlsruher Bahnhofsfrage als "soziale Frage"

Die zentrale Streitschrift in den Konfliktjahren um das Verlegungsprojekt in den Jahren 1900/01 lieferte der Verleger Dessart im Auftrag der Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt[266]. Mit seiner Darstellung der „Karlsruher Bahnhofsfrage“ eröffnete Dessart eine neue Dimension der Auseinandersetzung. Nach der Entscheidung der zweiten badischen Kammer zugunsten der Bahnhofsverlegung waren alle Mittel des Widerstands ausgeschöpft. Alle politischen Institutionen hatten übereinstimmend und einstimmig für den Kompromiss votiert. Die Petitionen und auch die letzten Versuche durch Einflussnahme im Rahmen der persönlichen Audienzen beim Generaldirektor der badischen Eisenbahn, dem Staatsminister und sogar dem Großherzog, brachten keine Veränderung der Situation zugunsten der Verlegungsgegner. Die letzte Hoffnung auf eine Verhinderung der Bahnhofsverlegung bestand nun in einer Mobilisierung der Einwohner gegen das Projekt. Diesem Zweck diente die von Dessart veröffentlichte Schrift und entsprechend war auch ihr inhaltlicher und sprachlicher Charakter. Die Veröffentlichung fundamentierte endgültig die Spaltung der Stadtöffentlichkeit in Gegner und Befürworter der Bahnhofsverlegung. Eine Annäherung der Standpunkte und eine öffentliche Diskussion konnte auf dieser Basis nicht mehr funktionieren.

6.4.1 Lokalpolitik und Partizipation

Dessart begann zunächst in traditioneller Weise mit der Auflistung von Zitaten und der Behandlung der Bahnhofsfrage vor den politischen Gremien des Landes und der Stadt. Die sich verändernden Standpunkte der Beteiligten mussten auf Außenstehende in ihrer Unmittelbarkeit irritierend wirken. Zuerst schloss der Staatsminister eine Verlegung als unsinnig aus und machte sich in krassen Bemerkungen über ein derartiges Vorhaben lustig, um zwei Jahre später mit dem Vorschlag einer Verlegung an die Öffentlich-

266 D.Dessart:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1901

keit zu treten. Der Stadtrat und die Bürgerversammlung befürworteten zunächst einstimmig die Hochlegung des Bahnhofs und bekämpfte eine Bahnhofsverlegung aufs vehementeste, um der verblüfften Öffentlichkeit schließlich im Februar 1900 mitzuteilen, dass sie einstimmig für die Verlegung votiert hatten. Diese Veränderungen in den Meinungsäußerungen der Beteiligten traten besonders durch die Art und Weise hervor, wie sie der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Ohne Vorbereitung und ohne Begründung sahen sich die Einwohner mit Fakten konfrontiert, die für sie nicht mehr nachvollziehbar waren. Was vor einem Monat noch gegolten hatte, zählte jetzt nichts mehr. Die Entwürfe der verschiedenen Bahnhofsvarianten jonglierten mit Kostenvoranschlägen, die auch für Fachleute nicht mehr durchschaubar waren und zu Konflikten über die Berechnungsgrundlagen führten. Insgesamt herrschte unter der betroffenen Bevölkerung von Karlsruhe Irritation und Unverständnis. Auf diesem Boden der Desinformation gediehen Verschwörungstheorien bestens. Was nicht mehr durchschaubar war, wurde durch Konstruktionen wieder transparent gemacht. Spekulationen und Verdächtigungen erschienen in jeder Form glaubwürdig und ersetzten Information.

Die Frage der Bahnhofsverlegung verband sich in dieser Weise mit Rivalitäten von politischen Gruppen, wirtschaftlichen Interessen, persönlichen Animositäten und innerstädtischer Konkurrenz. Die Bahnhofsverlegung mutierte zum Glaubenskrieg um Grundsätze und Entwicklungstendenzen der modernen Gesellschaft im allgemeinen.

Dementsprechend stand auch zunächst der Umgang mit dem Thema innerhalb des Stadtrats im Mittelpunkt der Kritik der Bürgervereine. Dessart monierte die Heimlichkeit der Entscheidungsfindung und die Informationspolitik der Stadt. Spätestens mit der Ausstellung der Modelle einer Überführung im Juni 1898, sei eine Befragung der Einwohnerschaft unumgänglich gewesen. Die „heilige Pflicht“[267] des Stadtrats als Institution der Stadtöffentlichkeit müsse sein, den Willen der Mehrheit der Einwohner zu vertreten. Dieser müsse zunächst bei konkreten Anlässen, wie der Bahnhofsfrage, erst ermittelt werden. Zur Entscheidungsfindung verwies Dessart auf die Möglichkeit einer schriftlichen Umfrage unter allen Bürgern der Stadt. Darüber hinaus vermisste der Vertreter der Bürgervereine die Bereitschaft der städtischen Gremien, „die Bevölkerung in genügender Weise darüber aufzuklären“[268]. Allerdings unterschied Dessart zwischen Stadtrat und Bürgerausschuss. Während der Stadtrat als Akteur im Entscheidungsprozess um die

267 Dessart, S.9
268 Dessart, S.9

Verlegung erschien, blieb dem Bürgerausschuss nur die Rolle des Manipulierten. Der Stadtrat hatte den Bürgerausschuss mit einer formalen Strategie außer Funktion gesetzt. Die entscheidende Stadtratssitzung am 23. Februar 1900, auf der einstimmig die Zustimmung zur Verlegung ausgesprochen wurde, berief den Bürgerausschuss auf den 26. Februar ein. D.h. den Stadtverordneten blieb zur Prüfung „einer der bedeutungsvollsten Vorlagen, die jemals den Bürgerausschuß beschäftigt hat“[269], genau drei Tage Zeit. Zusätzlich wurde die Situation dadurch verschärft, dass in diesen Tagen in Süddeutschland Ausnahmezustand herrschte, es handelte sich um die Faschingszeit und der Tagungstag fiel auf Rosenmontag. Der Verdacht lag nahe, dass es sich hierbei um einen absichtlich herbeigeführten „Überrumpelungsbeschluss“ des Stadtrats handelte.
Doch zunächst zurück zu der argumentativen Entwicklung bei Dessart, bei dem dieser Prozess der Fanatisierung und die wuchernden Verschwörungstheorien fast greifbar mit jeder weiteren Seite emporwuchsen. Die Verlegung des Bahnhofs um 1750 Meter nach Südwesten, verband Dessart mit einer schweren wirtschaftlichen Schädigung der Stadt. Umgerechnet auf die damalige Transportgeschwindigkeit rechnete der Autor mit einer Zeitspanne von 21 Minuten zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof, also mit einem erheblichen Mehraufwand an Zeit.

6.4.2 Im Interesse der Allgemeinheit

Zur Frage, wer eigentlich durch die Bahnhofsverlegung geschädigt wurde, äußerte sich Dessart ausführlich. Er begann seine Darlegungen bezeichnenderweise mit den "Minderbegüterten"[270]. Zunächst überrascht diese Wahl, bezeichnete sich der Bürgerverein der Altstadt doch ausdrücklich als Sammlung der Interessen der Grundbesitzer und Gewerbetreibenden[271]. Diese versuchten nun offensichtlich, sich eine größere Basis auch bei der weniger begüterten Bevölkerung in der Alt- und Oststadt zu schaffen, indem sie vorgaben auch für diesen Bevölkerungsteil zu sprechen. Für diese "Minderbegüterten" waren nun durch eine potentielle Verlegung des Bahnhofs gezwungen, auf dem Weg zur Arbeit öffentliche Verkehrsmittel zu benützen. Die hierfür zu investierenden 10 Pfennige pro Fahrt würden zu einer enormen Belastung der ohnehin strapazierten Haushaltskasse führen, "was für

269 Dessart, S.11
270 Dessart, S.23
271 GLA 231, Nr.9396 Petition der Bürgervereine der Alt- und Oststadt "Die Bahnhoffrage in Karlsruhe betr." vom 1.12.1901

viele Familien mit Kindern schon eine bedeutende Ausgabe darstellt"[272]. Auch auf Ausflüge mussten diese Familien in Zukunft verzichten. Dessart sorgte sich auch um die Schulkinder, die nach Karlsruhe pendelten, und nun nach einem langen Marsch zur Schule "im Herbst und Winter den ganzen Tag über mit nassen Füßen in der Schule sitzen müssen"[273].
Als zweite Schädigung führte Dessart die entstehenden Lärmbelästigungen durch die neuen Linien der elektrischen Eisenbahn an. Aufgrund der Ruhestörung sei an einen Nachtbetrieb der Straßenbahnen nicht zu denken, d.h. Reisende, die mit dem Abend- oder Nachtzug im Bahnhof ankämen, müssten den Weg in die Stadt zu Fuß bewältigen. Aber selbst für den Fall, dass es eine Straßenbahnlinie geben würde, die auch Nachtfahrten machte, führte Dessart die Unzuverlässigkeit und Unbequemlichkeit des Nahverkehrsmittels an: "wenn keine elektrischen Bahnen fahren, oder wenn - den unwahrscheinlichen Fall angenommen, dass sie fahren - wenn diese elektrischen Bahnen überfüllt sind, oder an sog. Akkumulatorenschwäche leiden ?"[274].
Und hier setzte Schädigung drei an. Der Weg in das Stadtzentrum führte am Stadtgarten vorbei, einer ausgedehnten Parkfläche. Vor allem "Frauen und Mädchen" war es aber nicht zu empfehlen diesen Weg allein zu gehen: "Bei der Unsicherheit, die am Weg längs des Gallenwäldchens herrscht, dürfte es ihnen kaum zu empfehlen sein, den Weg in die Stadt zu Fuß zu nehmen"[275].
Der Stadtgarten selbst lieferte den Bürgervereinen die vierte Argumentationslinie. Die "Entwertung des Stadtgartens in seinem Charakter als bevorzugter Lieblingsaufenthalt der Karlsruher Bevölkerung", folgte unausweichlich bei Verwirklichung der Verlegungspläne. Dabei konnte sich der Autor auf eine ausgesprochene Autorität stützen, nämlich auf den Staatsminister Brauer selbst. Dieser hatte am 20. Mai 1898 vor dem badischen Landtag erklärt, dass der Stadtgarten als notwendige zweite Lunge der Stadt fungierte und, dass diesem durch eine geplante Bahnhofsverlegung die Luft und das Licht entzogen würde.
Als letztes Argument gegen die Verlegungspläne kam der Verleger endlich auf sein Hauptaugenmerk: die "eminente(n) Schädigung einer großen Zahl von Geschäftsleuten und Häuserbesitzern der Stadt"[276]. Schon allein formal nahm dieses Argument eine Sonderstellung ein. Die vier zuvor genannten

---

272 Dessart, S.23
273 Dessart, S.23
274 Dessart, S.23
275 Dessart, S.23
276 Dessart, S.24

Punkte beanspruchten zusammen gerade eine Seite in der Druckschrift, der letzte Punkt allein drei Seiten. Jetzt betrat der Autor sein eigentliches Interessenfeld. Durch den um 1750 Meter verlängerten Abstand des Bahnhofs von der Stadtmitte, befürchteten die Gewerbetreibenden, die bisher in der Nähe des alten Bahnhofs angesiedelt waren erheblich Einbußen in ihren Einnahmen. Vor allem Reisende, die nur einen kurzen Aufenthalt in Karlsruhe beabsichtigten, d.h. den Bahnhof als Durchgangsstation und Umsteigemöglichkeit nutzten, fielen als Kunden für die Geschäfte der Innenstadt aus. Diese waren nach eigenen Angaben jedoch „hauptsächlich auf Einnahmen aus dem Reiseverkehr angewiesen“[277]. Die Geschäftsleute der Innenstadt befürchteten eine Umleitung der gesamten Käuferströme in Richtung des neuen Bahnhofs als einem neuen Geschäftszentrum. Aber auch bei dieser Aussage muss eine Einschränkung eingefügt werden.
Der neugegründete Bürgerverein der Altstadt sprach keineswegs stellvertretend für alle Wirtschaftsinteressen der Karlsruher Geschäftswelt, sondern für die sehr speziellen Interessen der Kleingewerbetreibenden. Die Selbständigen waren von dem Strukturwandel und den Konzentrationsprozessen im Einzelhandel existenziell bedroht. „Namentlich dem mittleren und kleineren Geschäftsmann (fiel es) außerordentlich schwer, sich in seiner geschäftlichen Selbständigkeit zu behaupten“[278]. Die neuerrichteten Warenhäuser[279] und die Konsumvereine veränderten nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Stadt, sie standen auch für ein verändertes Konsumverhalten der Bevölkerung. Im entfesselten Konkurrenzkampf hatten die traditionellen Kleinhändler das Nachsehen. Zunächst galt es als unschicklich, in einem Warenhaus einzukaufen oder zu verkehren[280]. Dies hing auch mit den neuartigen Formen der Absatzstrategie zusammen, die mit Massenartikeln und modernster Verkaufspsychologie den Konsum forcierte. Die Werbemethoden der Warenhäuser galten als fragwürdig und sie wurden im Jahr 1909 durch das "Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb" eingeschränkt. Auch die Streitschrift der Bürgervereine prangerte die Verkaufsmethoden der Warenhäuser vehement an: "Die großen Warenhäuser mit ihren zum Teil sehr anfechtbaren Geschäftspraktiken und ihren nahezu alle Geschäftszweige

277 Dessart, S.24
278 Dessart, S.25
279 In Karlsruhe das Warenhaus Knopf (Das Bauwerk wurde in den 1980er Jahren im alten Stil renoviert und enthält heute die Warenhauskette Karstadt).
280 Kuhn, Axel: „Verkauf von Waren und Träumen. Die Warenhausgesellschaft“, in: Nitschke, August/ Gerhard A. Ritter/ Detlev J.K. Peukert/ Rüdiger vom Bruch (Hg.): „Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne 1880- 1939“. Hamburg 1990, S.61-75

umfassenden Warenlagern, die vielen Ausverkäufe und Auktionen"[281] zerstörten den traditionellen Handel. Die Welt des Konsums an einem Ort, wie sie durch die Warenhäuser zelebriert wurde, schuf ein neues Kauferlebnis: "Wenn man heute in einer Familie hört: Wir gehen zu Wertheim, so heißt das nicht in erster Linie, wir brauchen irgend etwas besonders notwendig für unsere Wirtschaft, sondern man spricht wie von einem Ausfluge, den man etwa nach irgend einem schönen Orte der Umgebung macht. Man wählt sich dazu einen Nachmittag, an dem man möglichst viel Zeit hat, verabredet sich womöglich noch mit Freunden"[282]. Werbung, Ausverkäufe und Aktionen bildeten neue Kommunikationsformen zwischen Handel und Käufern. Was die Fabriken für die Produktion bedeuteten, symbolisierten die Warenhäuser für die Konsumtion: Standardisierung, Anonymisierung, aber auch Massenproduktion von Konsum. Sucht man nach repräsentativen Realisierungen in der Architektur für den Fortschrittsoptimismus der Jahrhundertwende, konzentrierte sich das steinerne Selbstverständnis auf zwei neue Gebäudeformen: Den Bahnhof und das Warenhaus, beide Symbole der Mobilität von Menschen und Waren[283].
So richtete sich die Agitation des Bürgervereins auch gegen die neuen Formen des Kapitalismus, die in den Warenhäusern Gestalt annahmen. Diese neue Warenwelt blieb den traditionell orientierten Kleinhändlern unbegreiflich und fremd. Die Agitation gegen die Bahnhofsverlegung verband sich mit den Ressentiments der existenziell bedrohten Kleinhändler gegen die Entwicklungstendenzen der modernen Gesellschaft. Die Bahnhofsfrage bekam hierdurch eine antimodernistische Zielrichtung.
Nicht nur die Kleingewerbetreibenden befürchteten schwere Schädigungen ihrer wirtschaftlichen Basis, auch die Grundstückseigentümer in der Alt- und Oststadt sahen sich durch Wertverschiebungen in Folge der Bahnhofsverlegung betroffen. Gerade die Arbeiter zeigten eine Tendenz in die Nähe der Verkehrszentren zu ziehen, so der Bürgerverein. Durch den neu entstehenden Wohnraum in unmittelbarer Bahnhofsnähe, würde es zu einem Überangebot in der Stadt kommen. Mit zunehmender Entfernung vom Bahnhof käme es auf diese Weise zu einem Einbruch der Renditen für Hausbesitzer. Als Beispiele nannte Dessart bereits eingetretene Wertminderungen

281 Dessart, S.25

282 Gustav Stresemann im Jahr 1900. Zit. nach: Kuhn, Axel: „Verkauf von Waren und Träumen. Die Warenhausgesellschaft". in: Nitschke, August/ Gerhard A. Ritter/ Detlev J.K. Peukert/ Rüdiger vom Bruch (Hg.): „Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne 1880- 1939". Hamburg 1990, S.61-75, S.61

283 Sigfried Giedion:"Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition". Zürich 1976

in Folge nur des Gerüchtes um eine Bahnhofsverlegung. In der Kaiserstrasse, der zentralen Geschäftsstrasse der Innenstadt, sei bei einer Aktion ein Preis von 80.000 Mark geboten worden. Unter dem Hinweis auf die bevorstehende Bahnhofsverlegung war das Gebot auf 60.000Mark reduziert worden. Ein anderes Anwesen fiel von 70.000 auf 45.000 Mark, während „verschiedene beabsichtigte Hauskäufe deshalb wieder rückgängig gemacht worden (sind), weil die Verlegung des Bahnhofs zu befürchten sei“[284].

6.4.3 Die Bahnhofsfrage als ökonomische und politische Verschwörung

Im Weiteren konzentrierten sich die Bürgervereine darauf, die angeführten Gründe für eine Bahnhofsverlegung zu entkräften. Als Hauptargumente der Befürworter hatte Dessart folgende Punkte ausgemacht:

1. Finanzielle Mehrbelastung bei Realisierung des Hochlegungsprojektes.
2. Negative stadtstrukturelle Auswirkungen eines 5,8 Meter hohen Bahndamms mitten durch die Stadt.
3. Nutzungsmöglichkeiten des in der Stadtmitte frei werdenden Geländes.

Nach den Ausführungen der Bürgervereine, waren diese Argumente natürlich nur vorgeschoben, um die eigentlichen Motive zu verdecken. Die Hochlegung des Bahnhofs statt seiner Verlegung sei sogar das um über 1 Million billigere Projekt[285]. Die Nutzung des freiwerdenden Stadtraums war ebenso eine Illusion, wie die Kostenvoranschläge für das Verlegungsprojekt.

Für die ästhetischen und strukturellen Frage eines 5,8 Meter hohen Bahndamms durch die Stadt, brachte Dessart keinerlei Verständnis auf. „Es fällt zunächst schwer, eine derartige Behauptung ernsthaft zu nehmen“[286], da ein „nur“ 5 Meter hoher Bahndamm „doch von einem vernünftigen Menschen nicht als **Trennung** (Herv. Im Orig.) zweier Stadtteile voneinander betrachtet werden“ könne. Außerdem war die „schönheitliche Wirkung“ einer Bahnanlage schließlich nicht von Belang, wenn es um die Frage der Zweckmäßigkeit ging.

Die Verschwörungstheorie nahm Konturen an. Bisher war die Auseinandersetzung der Bürgervereine und Stadtteile hauptsächlich in der Lokalpresse

284 Dessart, S.26

285 Die genauen Rechenoperationen und Kostenberechnungen der Verlegungsgegner, in: Dessart, S.17-21

286 Dessart, S.32

geführt worden, die z.T. aber noch regulierend in die Statements der Kontrahenten eingriff. Die „Badische Presse“ bemerkte, dass „Artikel(n) zur Bahnhofsfrage, wegen von uns wegen ihrer allzuscharfen, den Gegner persönlich verdächtigenden Darstellungen zurückgewiesen werden mußten“[287]. Vor allem die Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt sahen sich deshalb in ihrer Meinungsfreiheit beschränkt. Hinter der Zurückweisung von Stellungnahmen vermuteten die Vereine eine geplante Aktion, um die Gegner der Verlegung mundtot zu machen. „Ein Teil der hiesigen Tagespresse (gewährte) Artikeln keine Aufnahme“[288], die gegen die Verlegung Stellung nahmen. Auch dies war ein Grund dafür , dass die Vereine mit ihrer Streitschrift eine andere Form der Öffentlichkeit suchten. Hier galt es, keine Rücksicht mehr zu nehmen oder Blatt vor den Mund zu nehmen. Dessart benannte die angeblichen Profiteure und treibenden Kräfte der Bahnhofsverlegung in aller Offenheit.
Die Auswahl und Stoßrichtung der Angriffe sowie die scheinbare Identifikation der Verlegungsbefürworter, verdeutlichen das spezifische soziale und politische Milieu aus dem heraus der Kampf gegen die Bahnhofsverlegung geführt wurde. Der Konflikt um industrielle Mobilität und Stadtraum entwickelte sich zu einem Symbol in einer viel umfassenderen Auseinandersetzung um die grundlegende Definitionen von Moderne. Die Karlsruher Bahnhofsfrage fügt sich damit ein in den Konflikt um die Konsequenzen des Urbanisierungsprozesses, der in der Phase der Hochindustrialisierung zwischen den diversen gesellschaftlichen Interessen geführt wurde.
Schon Reinhard Baumeister hatte in seinen beiden Gutachten zur Karlsruher Bahnhofsfrage aus dem Jahr 1898 besonders einen Moment betont: Die Spekulationswelle, die mit der Entscheidung zur Bahnhofsverlegung einsetzen würde. Die Wertverschiebungen der Grundstückspreise innerhalb der Stadt war das Hauptargument der Verlegungsgegner, die sich als Verlierer in diesem Prozess sahen. Die alteingesessenen Grundstückseigentümer in der Alt- und Oststadt büßten z.T. ihre materielle Basis ein, während andere als Profiteure die Besitzverhältnisse entscheidend verändern konnten. Diese "Aufsteiger" in der Besitzhierarchie der Stadt bildeten die Zielscheibe der Angriffe der Verlegungsgegner: Die "Lautersee- Spekulanten". Diese Grundstücksspekulanten saßen als Drahtzieher im Mittelpunkt der Verschwörung gegen die Interessen der Gesamtstadt. Die Bahnhofsverlegung wurde inszeniert, um ihre zwielichtigen Immobiliengeschäfte zu ermögli-

287 zitiert nach: Dessart, S.40
288 Dessart, S.31

chen. Dieser "etwas lichtscheue(n) Bewegung"[289] gelang es in jahrelanger Untergrundtätigkeit, die politischen Entscheidungsträger in ihrem Sinne zu beeinflussen. Die Verfechter der Hochlegung des Bahnhofs sahen sich mit einem undurchsichtigen Netz aus Intrigen konfrontiert, das "die Kreise der Sonderinteressen der Süd- und Südweststadt und die ihnen durch Freundschaft, Verwandtschaft oder geschäftliche Beziehungen angegliederten Personen"[290] geknüpft hatten. Mit "fortgesetzter Umschmeichelung" war es ihnen gelungen, Staatsminister Brauer und Teile der Stadtverwaltung für sich zu gewinnen.
Die Bürgervereine der Alt, Ost- und Weststadt beließen es allerdings nicht bei dem Angriff auf die anonymen Lautersee- Spekulanten, sondern outeten diese öffentlich. Als erstes Angriffsziel wählte sich Dessart den Vorstand der Südstadt- Bürgergesellschaft, Eisenbahnrevisor Merkle. Er hatte es geschafft, die Einwohner der Südstadt und ihre Vertretung zu einem Werkzeug seiner persönlichen Interessen zu machen. Natürlich war Merkle "**Grundstücksbesitzer in unmittelbarer Nähe des Platzes, wo der neue Bahnhof hin verlegt werden soll** (Herv. im Orig.)"[291]. Der Stil der persönlichen Diffamierungen, zu der die Auseinandersetzung zwischen den Stadtteilen inzwischen gelangt war, ließ nichts mehr zu wünschen übrig. In einem fiktiven Dialog charakterisierte Dessart Merkle folgendermaßen: "Der Mann, würde er sich überlegen, hat wahrscheinlich eine sehr langwierige Reise in einem überhitzten Wagenabtheil gemacht. Hat vielleicht auch etwas zuviel in den leeren Wagen hinein getrunken. (..) Na ja, wenn man so alles zusammennimmt.... offenbar ist er im Kopf augenblicklich etwas benommen". Zum Schluss erteilte der Autor Merkle noch den Rat doch lieber "ein Brausepulver zu sich zu nehmen"[292].
In ähnlicher Weise wurden der Stadtverordnete Dieber und der Redakteur des "Volksfreunds", Kolb, behandelt. Als Organisation der Interessen im Hintergrund allerdings fungierte die "Südend Terraingesellschaft". Unter den Aktionären dieser Gesellschaft befanden sich nach Angaben der Verlegungsgegner immerhin 6 Stadträte und 2 Stadtverordnete. Gegründet wurde die Immobiliengesellschaft durch den Stadtverordneten Frühauf, von Beruf Rechtsanwalt, durch den Bauunternehmer Elkuch und den Privatier Roth. Die Südend Terraingesellschaft hatte von der Nachbargemeinde Ettlingen ein ca. 400.000 Quadratmeter großes Grundstück in unmittelbarer Nähe

289 Dessart, S.6
290 Dessart, S.30
291 Dessart, S.38
292 Dessart, S.34

zum zukünftigen Bahnhofsstandort erworben. Der Kaufpreis betrug über 600.000 Mark. Um diese Kaufsumme zu kapitalisieren, wurden Aktien der Immobiliengesellschaft unter dem Hinweis: "Eine Kapitalanlage bei dieser Gesellschaft ist deshalb eine ganz vorzügliche, **weil die Grundstücke in absehbarer Zeit durch die Nähe des neuen Bahnhofs enorm im Wert steigen werden** (Herv. im Orig.)"[293] angeboten.
Als zweiten, allerdings wohl eher passiven Profiteur der Bahnhofsverlegung, verwies Dessart in seiner Streitschrift auf die Nachbargemeinde Beiertheim, auf deren Gemarkung das neue Bahnhofsareal z.T. errichtet werden sollte. Zwischen der Gemeinde und der Stadt Karlsruhe liefen seit längerer Zeit Verhandlungen über eine mögliche Eingemeindung. Beiertheim weigerte sich über einen längeren Zeitraum erfolgreich, seine Selbständigkeit aufzugeben. Die Bürgervereine kommentierten diese Bemühungen spöttisch und äußerten in Richtung der Beiertheimer: "Ihr sollt goldene Früchte ernten, um die ihr euch gar nicht bemüht habt!"[294]. Eine der Bedingungen des Stadtrats bei seiner Zustimmung zu den Verlegungsplänen, war entsprechend eine "wesentliche Erweiterung der Gemarkung nach Süden hin"[295]. Die schließlich im Jahr 1907 mit dem Baubeginn des neuen Bahnhofs vollzogene Eingemeindung ließ sich die Gemeinde entsprechend honorieren.
Neben den Angriffen auf die "Lautersee- Spekulanten" stand eine weitere Gruppe der Karlsruher Öffentlichkeit im Mittelpunkt der Angriffe der Gegner einer Bahnhofsverlegung: Die Sozialdemokratie. Was hatte nun die Sozialdemokratie mit der Bahnhofsverlegung zu tun ? Der Bahnhofsstadtteil, die Südstadt, entstand als Arbeiterwohnviertel. Lange Zeit hindurch mussten die Bewohner auf die, für die übrige Stadt bereits als Normalität erscheinende städtische Infrastruktur verzichten[296]. In den Wahlen zum Reichstag gelang es der SPD einen Großteil der Stimmen in der Südstadt zu erhalten. Für die bürgerlichen Kräfte erschien der Bahnhofsstadtteil deswegen als rotes Zentrum in der Stadt. Der Kampf gegen die Süd- und Südweststadt als Akteure der Bahnhofsverlegung, nahm auf diese Weise notwendig auch den Charakter eines politischen Kampfes an. Der sozialdemokratische

---

293 Dessart, S.38
294 Dessart, S.39
295 Badische Presse vom 26.2.1900 "Zur Bahnhofsfrage" (Morgenausgabe)
296 Stadtführer aus dem Jahr 1913 notierte:"Etwas weniger günstig gestalteten sich die Verhältnisse in den Vierteln, die etwa um 1880 entstanden. Doch teilt Karlsruhe dies Los mit fast allen deutschen Städten; denn keine blieb von der Bauspekulation verschont, die nach dem Erfolg des Krieges von 1870 sich überall breit machte". Zitiert nach: Stadtarchiv Karlsruhe (Hg.):"Karlsruhe. Die Stadtgeschichte". Karlsruhe 1998, S.310/311

"Volksfreund" wurde als Mittelpunkt der roten Agitation zugunsten der Verlegung ausgemacht. Die Bevölkerung der Südstadt, die nahezu geschlossen für eine Bahnhofsverlegung eintrat, war in der Anschauung der bürgerlichen Gegner der Verlegung ein Opfer unverantwortlicher roter Propaganda. Wenn die Bewohner gegen ihre eigenen vitalen Interessen handelten, musste dies allerdings erklärt werden. Warum gab es keinen Widerstand in der Südstadt gegen ihre Vereinnahmung durch Privatinteressen ?
Die Erklärung war simpel: Die Südstadt stand "unter dem Gefühl **einer gewissen Einschüchterung und Terrorisierung von Seiten der Sozialdemokratie** (Herv. im Orig.)"[297]. Die redlichen Einwohner der Südstadt beugten sich der sozialen Gewalt, die durch die organisierte Sozialdemokratie ausgeübt wurde. Blieb allerdings nur ein Punkt noch zu klären: Warum agitierte die Sozialdemokratie derart engagiert für das Projekt einer Bahnhofsverlegung. Die "Lautersee- Spekulanten" erwarteten eine persönliche Bereicherung durch Gewinne aus Immobilienverkäufen, der Sozialdemokratie und ihren Anhänger konnten derartige materielle Interessen nicht nachgesagt werden. Die Agitation für die Bahnhofsverlegung musste eine politische Strategie verfolgen. Die Verschwörungstheorie schloss sich: Die Sozialdemokratie wollte die Stadt in eine existentielle Krise stürzen ! Unter der allgemeine Unzufriedenheit und Erbitterung, die sich im Anschluss an die Bahnhofsverlegung notwendig ergeben musste, hoffte die SPD auf einen Wahlerfolg. Die "sozialdemokratischen Häuptlinge (waren) noch etwas weitsichtiger" und erwarteten "mit sehr gutem Grund eine reichliche Ernte für die Sozialdemokratie (..) nach der Richtung hin, daß die Zahl der sozialdemokratischen Parteigänger oder mindestens der sozialdemokratischen Wahlstimmen sich dadurch ganz bedeutend mehren würden"[298]. Die SPD destabilisierte bewusst die politischen Verhältnisse in der Stadt, um aus dem entstehenden Chaos und dem wirtschaftlichen Untergang profitieren zu können.
Neben den finanziellen Interessen der Spekulanten und den politisch subversiven Destabilisierungsversuchen der Sozialisten, blieb weiterhin die Rolle des badischen Staates bei der Bahnhofsverlegung zu erklären. Das Verlegungsprojekt entstammte schließlich einem Vorschlag der badischen Generaldirektion und wurde vom badischen Staatsminister Brauer als Lösung der verfahrenen Bahnhofsfrage protegiert. Weder der Eisenbahndirektion, noch dem Staatsminister konnten ernsthaft finanziell eigennützige Motive oder eine beabsichtigte Destabilisierung des badischen Staates vorge-

297 Dessart, S.42
298 Dessart, S.41

worfen werden. Der Interpretation dieses Sachverhaltes widmete Dessart ein eigenes Kapitel[299].
Staatsminister Brauer hatte in den Jahren 1898 bis 1900 eine bemerkenswerte Kehrtwende in der Einschätzung der Karlsruher Bahnhofsfrage vollzogen. Im Jahr 1898 lehnte Brauer ein Verlegung des Bahnhofs vehement mit folgender Begründung ab: "Der Hauptgrund der gegen die Verlegung spreche, sei jedoch immer der, dass man damit eine Umwertung aller Werte vornähme, was man nicht ohne Not thun dürfe"[300]. Im Jahr 1900 erschien der angesprochene Notfall eingetreten, denn der Minister favorisierte jetzt die Verlegungsalternative als Kompromiss zwischen Stadt und Regierung. Die wirtschaftliche Umverteilung bezeichnete er jetzt allerdings als nicht sehr gravierend. Die Kompromissbereitschaft des Ministers, der eine eindeutige Äußerung zur Karlsruher Bahnhofsfrage immer vermieden hatte, erschien den Gegnern der Verlegung als offener Opportunismus und als ein Gesichtsverlust des Ministers, dessen "leichte Beweglichkeit" bewundert wurde. Die Ursache der Beweglichkeit erblickten die Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt in der Beeinflussbarkeit des Ministers, der "namentlich vom Lautersee- Spekulantentum stark umschmeichelt worden ist"[301]. Brauer wurde nun vorgeworfen die Bahnhofsverlegung "als eine Frage seiner rein persönlichen Voreingenommenheit, als eine Art ministerieller Machtfrage behandelt"[302] zu haben. Die Bahnhofsverlegung erschien somit als ein ministerieller Egotrip eines "unstaatsmännischen" Staatsmannes. Der Minister verknüpfte in der Audienz für die Vertreter der protestierenden Bürgervereine am 21. April 1900 nach Aussagen der Mitglieder der Bürgervereinsdelegation die Bahnhofsverlegung mit seinem Rücktritt[303]. Eine Behauptung, die von Brauer allerdings heftig bestritten wurde und Gegenstand einer Pressekontroverse wurde. Für ein eventuell zu errichtendes Brauer- Denkmal schlug Dessart folgende Inschriften vor: "Das eine Reliefbild stellt Arm in Arm eine Gruppe fröhlich blickender Lautersee- Spekulanten und Sozialdemokraten vor, die den Blick nach aufwärts gerichtet halten, als sähen sie in den Wolken das Zukunftsbild einer Millionenstadt Karlsruhe; als Rundschrift um das Reliefbild dürfte sich empfehlen: **Seid umschlungen Millionen !** (Herv. im Orig.).

299 Dessart Kapitel IX, S.46-50
300 Minister Brauer vor der zweiten Kammer am 11.5.1898. zit. nach: Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.19
301 Dessart, S.48
302 Dessart, S.48
303 Badische Landeszeitung vom 22.4.1901 "Zur Bahnhofsfrage"
Badische Presse vom 23.4.1901 "Zur Verlegung des Karlsruher Bahnhofs"

Das zweite Bild das Pendant zum ersten, würde eine Gruppe verarmter trauernder Familienväter von Karlsruhe ausweisen; im Hintergrund die Gestalt des Gerichtsvollziehers. Als passende Rundschrift würde ich hier vorschlagen: **In 10- 15 Jahren ist alles wieder ausgeglichen !** (Herv. im Orig.)"[304]. Mit derartigen Untergangsvisionen motiviert. rief die Streitschrift zum Widerstand gegen das Verlegungsprojekt auf. Die Verlegung des Bahnhofs wurde zur Überlebensfrage stilisiert, die Gegner hatte den "Kampf für ihr gutes Recht, den Kampf für die Erhaltung der Grundlage"[305] ihrer Existenz aufgenommen. In einer moralischen Überhöhung der Karlsruher Bahnhofsfrage stilisierten die Verlegungsgegner die innerstädtische Kontroverse zu einem Kampf von Gut gegen Böse, von Hell gegen Dunkel. Die Bürgervereine der Alt-, Ost- und Weststadt sahen sich in der Rolle der "moralischen Mehrheit", die zur Verteidigung von Heimat und Sittlichkeit angetreten war. Die Angriffe gipfelten im Aufruf, dass "die ernst Pflicht jedes rechtlich denkenden, von der Spekulation unabhängigen Mannes ist, jetzt frei und offen hervorzutreten, ob es nicht eine edle Aufgabe ist, seinerseits dazu mitzuwirken, so gewaltige Schädigungen der allgemeinen Wohlfahrt unserer Stadt abzuwehren und es zu verhindern, daß das gewinnsüchtige Spekulantentum auf Kosten der Allgemeinheit triumphiert und der Sozialdemokratie neue Scharen von Parteigängern oder eine Menge neuer Wahlstimmen zugeführt werden"[306].
Auf dem Höhepunkt der Konflikte um die Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage im Jahr 1900/01 zeigt sich deutlich, dass die Frage nach der Definition von Stadtraum nicht isoliert von den gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen der Zeit analysiert werden kann. Die Frage nach der Art und Weise der Vereinbarkeit von industrieller Massenmobilität und Stadtrealität, verband sich mit politischen und sozialen Konflikten der Modernisierung. Die Lösungsalternativen wurden zu Chiffren der Modernitätsverarbeitung.
Die Beibehaltung des Bahnhofs an seiner ursprünglichen Stelle, stand für eine konservative Bewahrungsstrategie, die den Status- Quo der sozialen und vor allem der materiellen Besitzverhältnisse zu stabilisieren suchte. Als Träger des Widerstandes gegen die Bahnhofsverlegung und damit auch gegen die städtische Expansionsstrategie, wie sie sich z.B. in den Bedingungen des Stadtrats für die Zustimmung zum Verlegungsprojekt äußerte[307],

---

304 Dessart, S.49
305 Dessart, S.41
306 Dessart, S.42
307 Der Stadtrat forderte u.a. eine "wesentliche Erweiterung der Gemarkung nach Süden hin" und eine Verwertung der durch den Bahnhofsneubau freiwerdenden

formierten sich die Interessen der Kleingewerbetreibenden und der Grundbesitzer in den etablierten Stadtteilen. Unter dem Druck der drohenden Bahnhofsverlegung, gelang es denn auch zum ersten Mal in der Altstadt eine Bürgervertretung zu organisieren, der bisher an den heterogenen Interessenlage der Bewohner gescheitert war. Was den Widerstand zusammenhielt, war das Gefühl der Bedrohung der wirtschaftlichen Grundlagen des selbständigen Mittelstands. Die Kleingewerbetreibenden assoziierten mit dem Modernisierungsprozess vor allem eine Strukturkrise des traditionellen Handels und Gewerbes, sie betrachteten sich als die Verlierer der Entwicklung. Ihre konkrete Erfahrung wurde geprägt durch die zunehmende und ruinöse Konkurrenz der modernen Warenhäuser. Auch in Karlsruhe war die Welt nicht mehr in Ordnung, seit auf der Kaiserstrasse die „Kathedralen des Konsums“ zu finden waren.
Diese Modernisierungsängste eines wirtschaftlich und sozial vom Abstieg bedrohten Schicht der selbständigen Gewerbetreibenden und Grundbesitzer kulminierten in einer politischen Abwehrideologie. Die Wahl der Gegner fiel dabei bezeichnend aus: Die Spekulanten bzw. Kapitalisten, die Sozialdemokratie und die badische Regierung. Es formierte sich ein Protestpotential, das mit dem Begriff des „Konservatismus“ nicht mehr zu fassen ist. Auch die Autorität des Staates und sogar der Monarchie wurde vehement in Frage gestellt. Dabei blieb es nicht nur bei Attacken auf einen scheinbar unfähigen und auf Eigeninteresse bedachten Staatsminister, auch die monarchische Ordnung selbst geriet ins Visier der Gegner einer Bahnhofsverlegung. Vor allem die persönliche Audienz der Vertreter der protestierenden Bürgervereine beim Großherzog führte zu einer starken Desillusionierung und einem demonstrativ betonten Vertrauensschwund. Mit einem unverhohlen drohenden Unterton reklamierte der Autor der Streitschrift aus dem Jahr 1900, dass „**der monarchische Gedanke kaum eine Stärkung erhalten haben dürfte** (Herv. Im Orig.)“. Auch der exaltiert aggressive Ton der Auseinandersetzung mit dem scheinbaren oder tatsächlichen Gegner fügte sich nahtlos in die sich formierende „neue Rechte“ eines Alldeutschen Verbandes ein.
Ganz bewusst setzte der Autor der Bürgervereinsschrift auf „die Masse“ als Träger des politischen Willens in der modernen Industriegesellschaft. Das Ziel der Bürgervereine war, „**daß die Bevölkerung den zur Vertretung ihrer so wichtigen Lebensinteressen begründeten Organisationen in den Bürgervereinen der Alt-, Ost- und Weststadt sich massenhaft an-**

---

innerstädtischen Grundstücke nur in Absprache mit der Stadt. In: Badische Presse vom 26.2.1900 "Zur Bahnhofsfrage" (Morgenausgabe)

schließt (Herv. Im Orig.)". Diese Formierung einer Massenbewegung in der Bahnhofsfrage misslang allerdings, trotz des Anspruches der Bürgervereine auch für die „Minderbegüterten" zu sprechen. Die Agitation gegen das Verlegungsprojekt bediente sich der Mittel der modernen Massenmedien und war auf die Arena der städtischen Öffentlichkeit ausgerichtet, d.h. auch in diesem Sinne „modern".

Der neue Bahnhof musste in diesem Kontext tatsächlich als das Fanal einer „Neuen Zeit" erscheinen.

7. Stadtraum und Städtebau - Bilder einer modernen Stadt - Reinhard Baumeister

7.1 Was ist eine Stadt ? Stadtraum und Wissenschaft

Die Karlsruher Bahnhofsfrage verband zwei Themenkomplexe, welche die berufliche Biographie von Reinhard Baumeister geprägt hatten: Eisenbahn und Stadt. Nach einem kurzen Gastspiel am Karlsruher Polytechnikum als Assistent für Wasser- und Straßenbau, sammelte Baumeister seit dem Jahr 1857 seine ersten beruflichen Erfahrungen im badischen Staatsdienst als Ingenieur im Eisenbahnbau. Die Planung und Realisierung von Eisenbahntrassen, konfrontierte den jungen Ingenieur nicht nur mit technischen Sachverhalten, sondern auch entscheidend mit ökonomischen Aspekten seiner Arbeit, da die Ausbauarbeiten des Schienennetzes unter einem erheblichen Kostendruck verliefen. Die Legitimation technischen Arbeitens und die Vermittlung technischer Mindestanforderungen an eine juristisch dominierte Finanzverwaltung, prägten Baumeisters Pragmatismus und Flexibilität im Erreichen des Möglichen. Während seiner Eisenbahntätigkeit erhielt Baumeister Einblick in die Denkstrukturen und Bewertungskriterien staatlicher Verwaltungen. Im Konflikt um die Karlsruher Bahnhofsfrage erleichterten diese Erfahrungen die Einschätzung und Interpretation des Vorgehens der badischen Eisenbahndirektion erheblich.
Im Jahr 1862 kehrte Baumeister als ordentlicher Professor für Wasser- und Straßenbau an das Polytechnikum in Karlsruhe zurück, wobei sich seine Interessen allerdings zunehmend auf die Frage der Organisation einer modernen Stadt verlagerten. Endpunkt dieser Entwicklung war die Einführung des Fachs „Städtebau" an der Technischen Hochschule im Jahr 1887 als erstes Studienfach dieser Art in Deutschland[308]. In diesem Sinne wurde Baumeister Begründer des Städtebaus als einer wissenschaftlicher Disziplin. Baumeisters Bedeutung lag jedoch nicht so sehr in seinem Beitrag zur Akademisierung des Faches, als in seinem Beitrag zur inhaltlichen Ausgestaltung und Identifizierung von Fragestellungen. Im Jahr 1871 gehörte Baumeister zu den Gründungsmitgliedern des Verbands Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine. Im Jahr 1874 verabschiedete der Verband auf Initiative von Baumeister eine von ihm ausgearbeitete Stellungnahme zur Urbanisierungsproblematik. Unter dem Titel „Grundzüge der Stadterweiterung

308 siehe: Rudez, Zrinka: "Stadtraum. Prinzipien städtebaulicher Raumbildung. Eine Untersuchung über die im Zeitraum von 1880 bis 1930 angewandten Entwurfsprinzipien". Köln 1988, S.30f

nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen" kündigte sich ein paradigmatischer Wechsel in der Definition von Stadt an. Mit der bereits im Titel vollzogenen Bestimmung der „neuen Sicht der Dinge"[309] rückte der „Stadt-Ingenieur" in den Mittelpunkt der Visionen einer modernen Stadt. Die Frage nach den Inhalten des Begriffs „Stadt", beantwortete Baumeister provokativ: „1) Die Projektierung von Stadterweiterungen besteht wesentlich in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel"[310]. Damit reduzierte sich Stadtraum primär auf seine Funktion als Verkehrsraum. Mobilität wurde zum entscheidenden Kriterium der Effizienz. Stadt erschien somit in erster Linie als ein technisches Problem, als eine Frage der Organisation. Stadt wurde im Idealfall zu einer funktionierenden Maschine. Bei der Frage von Effizienz mussten ästhetische Kriterien in den Hintergrund treten, die in der Vergangenheit im Bereich der Stadtplanung dominiert hatten. Folgerichtig formulierte Baumeister sein Desinteresse an derartigen Fragestellungen: „Dagegen sind alle ästhetischen Vorschriften verwerflich"[311].

Zwei Jahre später im Jahr 1876 veröffentlichte Baumeister die wissenschaftliche Fundierung der Thesen der deutschen Architekten und Ingenieure. In seinem grundlegenden Standardwerk zu den „Grundzügen der Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung", lieferte er sein Programm der Modernisierung der Stadt. Die bislang übliche Improvisation aus aktuellen Bedürfnissen heraus, das Nebeneinander zufälliger Maßnahmen, sollte einer zentralen Planung weichen. Nur der wissenschaftlich- systematische Zugang zu den Problemen der explodierenden Städte, konnte eine Lösung anbieten: „Umso eher ist ein planmäßiges Verfahren möglich und rathsam, durch welches die ferner zu erwartende Entwicklung zum allgemeinen Besten geleistet werden kann"[312]. Die Faktoren, auf die Baumeister bei der Wende zum Besseren setzte, waren im

309 Rudez, Zrinka: "Stadtraum. Prinzipien städtebaulicher Raumbildung. Eine Untersuchung über die im Zeitraum von 1880 bis 1930 angewandten Entwurfsprinzipien". Köln 1988, S.12

310 „Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.19/20, S.19

311 „Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.19/20, S.20

312 zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.*

Vergleich zur Resolution der Architekten und Ingenieurvereine allerdings neu gewichtet. Neben der Technik als zentralem Lösungsansatz, ruhte seine Hoffnung bei der Umgestaltung vor allem auf der staatlichen Ordnungsmacht.

Der Stadtingenieur sah sich durch die Urbanisierungsprozesse vor eine neuartige Aufgabe gestellt. Dabei erwies sich nicht nur die rein quantitative Zunahme der Bevölkerung als Problem, sondern auch eine qualitative Veränderung der Wahrnehmung. Baumeister definierte diesen qualitativen Entwicklungsprozess als Summe „neue(r) Bedürfnisse, insbesondere solche von sozialem Charakter“[313]. Entsprechend stellte Baumeister dem städtischen Ingenieurwesen drei Hauptaufgaben[314]:

1. Öffentliche Wasserversorgung
2. Reinigung und Entwässerung, namentlich Kanalisation
3. Herstellung von Straßen und Eisenbahnen mit besonderer Beziehung zur Wohnungsfrage

Hinzu kam noch die Organisation der öffentlichen Gesundheitspflege[315].

In allen diesen Arbeitsbereichen sammelte Baumeister technische Erfahrungen und war in die Entstehungsprozesse der entsprechenden Infrastrukturnetze in Karlsruhe eingebunden. In Gutachten zur Struktur und Organisation der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Karlsruhe in den Jahren 1874 bis 1894, widmete sich Baumeister Fragen der Hygiene[316]. Im Jahr 1890 wurde mit der Diakonissenanstalt eine Krankenanstalt mit 80 Krankenbetten und Abteilungen für allgemeine Erkrankungen, Augenerkrankungen und ansteckende Krankheiten in Betrieb genommen, die neuesten hygienischen Standards folgte. Diese Einrichtung wurde von Baumeister entworfen und unter seiner Leitung fertiggestellt, wobei die spezifischen Anforderungen eines Krankenhauses besondere technische Lösungsansätze verlangten[317].

---

313 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe". Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), Vorwort, S.IV

314 Baumeister, Reinhard: "Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.10

315 Baumeister konzipierte u.a. auch Krankenanstalten, so z.B. die Diakonissenanstalt 1890 mit einer Kapazität von 80 Krankenbetten

316 Reinhard Baumeister:"Denkschrift über die Reinhaltung und Entwässerung der Städte, mit besonderer Beziehung auf Karlsruhe". Karlsruhe 1874
Reinhard Baumeister, Adolf Drach, V. Lubberger, Julius Neßler:"Gutachten über die Schwemmkanalisation zu Karlsruhe". Karlsruhe 1894

317 Reinhard Baumeister:"Die Diakonissenanstalt". In: Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe".

7.2 Die Krise der Stadt

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Phänomen der Stadt, für die Baumeister in den 1870er Jahren den Anstoß gegeben hatte, reagierte auf die aktuelle Situation der deutschen Industriestädte nach dem Urbanisierungsschub im Anschluss an die Reichsgründung. Die Konsequenzen einer ungehemmten Industrialisierung hatte Alexis de Tocqueville bereits im Jahr 1835 auf einer Reise nach England erfahren und in einem Reisebericht festgehalten. Die Verhältnisse in den englischen Industriestädten können zwar nicht direkt auf die deutsche Situation in den 1860er und 1870er Jahren übertragen werden, sie zeigen jedoch Grundtendenzen auf. Tocqueville lieferte Bilder der Stadtwahrnehmung, die über Jahrzehnte konstant blieben. Mit der gleichen Distanz und Empörung betrachteten die Stadtingenieure die aktuellen Verhältnisse in den deutschen Boom- Städten. In der beißenden Kritik Tocquevilles erkennt man die Ansatzpunkte der wissenschaftlichen Kritik der Ingenieure.
Die Industriestadt zeichnete sich vor allem durch ihre chaotische Struktur aus: „In der äußeren Erscheinung der Stadt zeugt alles von der persönlichen Macht des einzelnen Menschen, nichts von der geregelten Gewalt der Gesellschaft". In diesem gesellschaftlichen Vakuum wucherte das menschliche Elend. Mensch und Natur erfuhren ihre Degeneration in dem Gebilde „Stadt", das Tocqueville mit Begriffen der Geologie zu fassen versuchte und als „Wüste" bezeichnete. Die Flüsse in ihrer „Nutzung" mutierten zu griechischen Mythenbildern, zum Todesfluß Styx. Die Farben der Industriestadt waren grau und schwarz, der Himmel durch einen permanenten Abgasschleier verdunkelt. Auch die Menschen in diesen Gebilden, erschienen Tocqueville als ein Novum: „Nirgends der Ausbruch von Freude, fröhliche Rufe, der Zusammenklang von Instrumenten, die einen Festtag ankündigen. Nirgends begegnet das Auge der glücklichen Behäbigkeit, die ihre Muße in den Straßen der Stadt spazieren führt (..) Ständig drängt sich die Menge in dieser Stadt, aber ihre Schritte sind hart, ihre Blicke zerstreut, ihr Ausdruck ist finster und roh(..)"[318]. Die Industriestadt erschien Tocqueville ambivalent. Die Leistungen standen in einem grassen Gegensatz zu den Konsequenzen für den Lebensraum der Menschen. „Hier erreicht der menschliche Geist seine Vollendung und hier seine Erniedrigung; hier vollbringt die Zi-

---

Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S.252-257

318 Alexis de Tocqueville:"Das Zeitalter der Gleichheit. Eine Auswahl aus dem Gesamtwerk", Stuttgart 1954, S.245ff

vilisation ihre Wunder, und hier wird der zivilisierte Mensch fast wieder zum Wilden (..)".
Die negativen Auswirkungen des explosionsartigen Anwachsens der Industrie und ihrer Städte, führten zu einer vehementen Infragestellung der traditionellen Definitionen von Stadt. Der Psychologe und liberale Politiker Willy Hellpach formulierte einen Konsens, wenn er in einer Untersuchung zum Charakter des modernen Großstadtmenschen feststellte: "Die moderne Großstadt ist sozusagen ein Angstprodukt, und erst allmählich schöpfen wir Atem und suchen nachträglich das miserable Werk umzuflicken"[319]. Als Produkt der Angst entstand die Stadt aus Irrationalität. Das 19. Jahrhundert maß der Stadt als konkretem Lebensumfeld des Menschen keine Bedeutung bei. Die Ignoranz und Planlosigkeit kulminierte im Kollaps der städtischen Funktionen. Diese Diagnose war Allgemeingut, ebenso wie die Auffassung, dass sich etwas ändern musste, dass es so nicht weitergehen konnte. Einen Lösungsweg gab der Fortschrittsoptimismus des fin de siècle vor: Wissenschaft und Technik. Die Krise des städtischen Zusammenlebens und die offensichtliche Unfähigkeit der traditionellen Konzepte, den Herausforderungen zu begegnen, stand am Anfang einer systematisch- wissenschaftlichen Analyse von Stadtraum. Die Krise der Stadt definierte sich aus "ihrem Zerfall als gesamtgesellschaftlichem Funktionssystem und gesellschaftliche(r) Raumstruktur"[320].
Für Tocqueville konzentrierte sich die Krise der Stadt im Industriezeitalter auf den Gegensatz von persönlicher Macht und geregelter Gewalt der Gesellschaft. Das Chaos und die Missstände der Gegenwart erwuchsen aus einem gesellschaftlichen Vakuum, das von egoistischen Einzelinteressen okkupiert war. Auch für Reinhard Baumeister lag der Kern der Krise in der Verdrängung des gesellschaftlich definierten Allgemeininteresses. Überließ eine Gesellschaft ihre Entwicklung ausschließlich der Konkurrenz von Einzelinteressen, reduzierte sie sich auf biologische Dimensionen: „Die alleinige „natürliche" Triebfeder bleibt eben der Egoismus, und wenn in der freien Concurrenz jeder auf sich selbst angewiesen ist, so wird nach einem anderen Naturgesetz der wirtschaftlich Starke, der durch Fähigkeit und angeerbten Reichtum Begünstigte den Schwachen erdrücken"[321]. Baumeister er-

319 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902

320 Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente". Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56), S.67

321 Reinhard Baumeister:„Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.16

kannte zwar die sozialdarwinistische These eines Kampf um das Dasein an, in dem nur der Stärkere überlebte, aber er reduzierte die Gültigkeit auf den naturhaften Zustand. Kultur und Zivilisation hatten diesen Naturzustand überwunden. Die Stadt durfte eben nicht zum dem Dschungel werden, als der sie in der Literatur der Zeit so häufig umschrieben wurde[322]. Den Ausweg aus der Krise der Stadt erkannte Baumeister in der korrigierenden Funktion der Institutionen der Gemeinschaft. Die Stadtgemeinde sollte im lokalen Umfeld die Kontrolle übernehmen, der Staat im nationalen Maßstab.
In einer „historischen Phase anarchischen gesellschaftlichen und ökonomischen Wachstums“[323], bedeutete eine Analyse des Phänomens der Urbanisierung gleichzeitig auch eine Stellungnahme zur politischen und gesellschaftlichen Verfassung. Eine Kritik an der aktuellen Situation der Stadt beinhaltete eine Kritik an der Ideologie des liberalen Laissez- faire. Die ungehemmte Konkurrenz und die Privatisierung infrastruktureller Dienstleistungen erwiesen sich als destruktive Elemente, die eine nicht mehr beherrschbare Eigendynamik entwickelten. Lewis Mumford fand für Coketown, wie er die Industriestadt nach einem Roman von Charles Dickens benannte, in seiner Universalstadtgeschichte ein vernichtendes Gesamturteil und sprach von einer "neue(n) Art von Stadt, einen verdorbenen, denaturierten Menschenhaufen, der nicht den Lebensbedürfnissen angepaßt war, sondern dem mystischen "Kampf ums Dasein""[324].
Baumeister entwickelte seine Vision einer idealen Stadt aus einer konservativen Liberalismuskritik heraus. Am deutlichsten wurde seine Ablehnung eines städtischen Laissez- faire in seiner Behandlung der Wohnungsfrage und der Frage des Enteignungsrechts. Die freie Verfügung über Privateigentum gehört zu den Grundlagen liberaler Rechtsauffassung. Dementsprechend musste ein Eingriff in die privaten Nutzungsrechte von Grundstücken innerhalb einer Stadt strikt abgelehnt werden. Auf dieser Basis konnte an eine Organisation und Planung städtischer Funktionen nicht gedacht werden. Stadtplanung bedeutet automatisch einen Eingriff in die freie Verfügbarkeit. Für Baumeister gingen von einem uneingeschränkten Nutzungsrecht von Grundbesitz zwei Hauptgefahren aus: Bodenspekulation und

322 Stellvertretend für den Überlebenskampf im Dschungel der Großstadt: Upton Sinclair:"The Jungle". Chikago 1906

323 Fehl, Gerhard; Juan Rodriguez- Lores (Hg.): „Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau“. Köln 1980, S.16

324 Mumford, Lewis: "Die Stadt. Geschichte und Ausblick". Köln 1963 (Kapitel zum Phänomen Coke Town“), S.526/527

Schädigung des Gemeinwohls. Beides konnte nur mit Hilfe von staatlicher Korrektive verhindert werden.
Baumeister nahm vehement gegen jede Art von Spekulation mit Bodenwerten innerhalb einer Stadt Stellung. Immobilienmakler trafen bei dem Stadt-Ingenieur nicht gerade auf Sympathie, wenn er über ihren "mühelos ersessene(n) Gewinn, das Grundübel der ganzen Wohnungsfrage"[325] polemisierte. Spekulation kennzeichnete eine ungesunde, schwindelhafte oder maßlose Form gesellschaftlicher Realität, die zu bekämpfen war. In Bezug auf Karlsruhe konkretisierte Baumeister seine Vorwürfe an die verantwortungslosen Spekulanten in einem Bericht zur Stadterweiterung, den er im Jahr 1897 im Auftrag des Stadtrates anfertigte: "Die Wohnungsfrage hat sich daher in Karlsruhe schon längst unter dem Zeichen der freien Konkurrenz entwickelt und auch hier zu den fast überall eingetretenen bedauerlichen Folgen geführt"[326].
Wie weit Baumeister dabei seinen Begriff des Gemeinwohls fasste, verdeutlicht eine Stellungnahme zu den Umständen, unter denen eine Enteignung möglich sein sollte: „Die in Betracht gezogenen Modifikationen sollen natürlich nicht bloß der Gemeinde zu Gute kommen (..) sondern jeder Körperschaft oder Privaten, welchen aus Gründen des öffentlichen Wohls das Expropriationsrecht auf städtischem Gebiet erteilt wird". Baumeister fährt fort mit einer Reihe von Beispielen, um diesen Grundsatz zu illustrieren: „Eine Baugesellschaft in Zeiten der Wohnungsnoth, eine Wohltätigkeitsanstalt, eine städtische Eisenbahn- Compagnie, unter Umständen selbst ein Erholungslokal verdienen dieselben Vergünstigungen"[327].
Mit seiner Definition des Allgemeinwohls und der Unterordnung privater Interessen, formulierte Baumeister radikale politische Positionen und war sich dessen auch bewusst. In seiner Rektoratsrede an der Technischen Hochschule im Jahr 1895 legitimierte er die Reichweite seiner Forderungen und verwahrte sich zugleich gegen politische Angriffe: „Zwar trägt dieses Verfahren einen sozialistischen Anstrich, aber ein allgemein empfundenes

---

325 Baumeister, Reinhard: "Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.14

326 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe". Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S.73

327 Reinhard Baumeister:„Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.75

Bedürfnis, bei welchem der Einzelne sich gar nicht helfen kann, rechtfertigt eben auch das Eingreifen der Gemeinschaft als solcher“[328].

7.3 Wege aus der Krise

Der Stadt- Ingenieur sah sich in den Jahrzehnten der Hochindustrialisierung mit dem Problem der Auflösung von Stadtraum konfrontiert. Die real existierende Stadt hatte ihre sozialen, rechtlichen und räumlichen Funktionen eingebüßt, "die Stadt des 19. Jahrhunderts war (..) eben nicht eine historische Stadt, sondern ihre Desartikulation - das Ergebnis eines fünfzigjährigen Prozesses"[329].
Baumeister definierte die Krise der Stadt als ein technisches Problem ihrer Funktionsfähigkeit. Damit wurde die Stadt zu einer Thematik der Ingenieurwissenschaften, der Stadt- Ingenieur zu einer zentralen Figur in der Bewältigung der negativen Folgen des Fortschritts. Die Technisierung der Problemstellung beinhaltete eine neue Wahrnehmung der städtischen Realität. Die Stadt funktionierte nicht mehr als ein Ganzes, sondern als ein kompliziertes Wechselspiel diverser Teilsysteme. Wie bei einer Maschine mussten die Bestandteile einer "unsichtbaren Stadt" ineinander greifen. Angefangen bei der Wasserversorgung, über Abwasserentsorgung, Müllentsorgung, Nahrungsmittelversorgung, bis zu komplexen Infrastrukturnetzen der Energie und des städtischen Verkehrs, sah sich der Stadt- Ingenieur mit einer Vielzahl von Problemstellungen konfrontiert.
Am Anfang jeder Beschäftigung mit der Effizienz städtischer Infrastruktur musste die Sammlung von Datenmaterial stehen. Erst auf der Basis der statistischen Werte konnte eine adäquate Analyse stattfinden. Die Gewinnung der Daten erfolgte durch empirische Studien zu Verkehrsdichte, Wohndichte, Bebauung usw., die erst ein zutreffendes Bild städtischer Realität liefern konnten. Dem Phänomen „Stadt“ kam der Stadt- Ingenieur mit Hilfe naturwissenschaftlicher Methodik näher. Sein Instrument zur Bewältigung der produzierbaren Datenmengen konnte nur die Mathematik sein. Mit den Formeln, Zahlenwerten und Kenngrößen, versuchte Baumeister Ordnung herzustellen und zu objektiven Bewertungskriterien zu gelangen. Das Problem lag dabei weniger in der Übersetzung von komplexer Stadtrealität in Zahlenwerte, als in der ungenügenden Datenmenge, die zur Verfügung stand und verarbeitet werden konnte. Für die Anlage von Verkehrslinien

328 Baumeister, Reinhard: "Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.14

329 Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente“. Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente : 56), S.24

z.B. demonstrierte Baumeister seine Überzeugung, dass „bei alledem die Schwierigkeiten gewöhnlich nur darin (liegen), sämtliche Faktoren, welche in dem Minimum der Gesamtkosten vertreten sind, in bestimmten Zahlen auszudrücken"[330]. Damit benannte Baumeister zugleich eine weitere Prämisse seines städtebaulichen Wirkens: Die Dominanz finanzieller Aspekte.
Wissenschaftlicher Städtebau konnte sich nicht mit der Analyse der vorgefundenen Wirklichkeit begnügen, sondern musste Wege aus den aufgezeigten Missstände aufzeigen, musste Lösungsalternativen erarbeiten. Mit diesem Anspruch, betrat Baumeister das Feld wissenschaftlicher Politikberatung und aktiver Mitarbeit des Stadtingenieurs an der Gestaltung der gesellschaftlichen Realität. Der moderne Städtebau sollte hierbei als Wissenschaft die Handlungsoptionen objektivieren. Baumeister stellte sich in seinem Grundlagenwerk aus dem Jahr 1876 somit die Aufgabe: „Es will theils Bestehendes schildern, Bauten und Entwürfe, Meinungen und Verordnungen, theils mit Hülfe der Kritik und der Wissenschaft Gutes für die Zukunft vorbereiten helfen"[331].
Die Realisierung ingenieurwissenschaftlicher Arbeit musste sich den Strukturen des komplexen Systems „Stadt" anpassen. Der Stadt- Ingenieur konnte sich nicht auf einen rein technischen Standpunkt zurückziehen, sondern musste sich mit städtischen Wirklichkeiten auseinandersetzen. Ein entscheidender Faktor bei der Umsetzung effizienter Infrastruktursysteme, mit dem sich jeder Techniker konfrontiert sah, war die Verbindung von Ingenieurwesen und Wirtschaftslehre. Unter dem Titel „Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs", widmete Baumeister im Jahr 1895 seine Rektoratsrede an der Technischen Hochschule dieser konfliktreichen Beziehung zwischen dem technisch Wünschbaren und dem finanziell Machbaren[332].
„Bekanntlich wird von den Werken der Technik, wie von anderen Erzeugnissen gewünscht, dass sie möglichst wenig kosten"[333]. Mit dieser simplen Feststellung eröffnete Baumeister seine Betrachtungen zur Ökonomie der Technik. Der Ingenieur, hatte zwischen den Faktoren Geld und Funktionalität zu vermitteln. Die Eigenschaft, die unter derartigen Umständen vor al-

330 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.7

331 „Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.21

332 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895

333 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.3

lem von einem Ingenieur gefordert wurde, war Pragmatismus. Er musste aus einer vorgefundenen, gegebenen Situation das Bestmögliche erreichen. Der Ingenieur handelte hierbei als Sachwalter des Allgemeinwohls, das er auch gegen die aktuellen Kapitalinteressen zu verteidigen hatte.
Die scheinbare simple Feststellung einer Minimierung der Kosten, dass Technik möglichst wenig kosten dürfe, erwies sich bei näherer Betrachtung als komplizierte Aufgabenstellung. Baumeister verwahrte sich gegen eine allzu vereinfachende Betrachtungsweise: „Es wäre aber kurzsichtig, immer nur den einmaligen Herstellungsaufwand in Betracht zu ziehen“[334]. Statt dessen mussten weitere Faktoren in Betracht gezogen werden: die Instandhaltungskosten und die Rentabilität technischer Erzeugnisse oder Anlagen. Um diesen Sachverhalt auszudrücken, wählte Baumeister den Begriff der „Gesamtkosten“. Baumeister erläuterte seine Vorstellungen anhand der Anlage von Verkehrslinien, einem Gebiet, auf dem er in Diensten der badischen Eisenbahnverwaltung auch jahrelange praktische Erfahrungen aufzuweisen hatte. Die theoretische Lösung des Problems der Verbindung zweier Punkte lag einsichtig für Jeden auf der Hand: die gerade Linie. Eine praktische Lösung stellte diese Vereinfachung jedoch nicht dar. Der Bau der kostengünstigsten Trasse ließ sich für Baumeister auf folgende Formel bringen: „Unter allen Konkurrenzlinien, zwischen zwei Punkten ist diejenige die vorteilhafteste, bei welcher die Summe von Bauzinsen, Unterhaltungskosten und Transportkosten am kleinsten ist“[335]. Damit war für den planenden und ausführenden Ingenieur allerdings erst ein Teil der Arbeit geleistet: die Auswahl der in Frage kommenden Optionen. Die einzelne Verkehrstrasse musste nun in das Gesamtsystem, das Verkehrsnetz, eingefügt werden. Ein Problem, für das der Stadt- Ingenieur wiederum auf mathematische Formeln und Berechnungen zurückgreifen konnte.
Der nächste Schritt technischer Arbeit, verließ den sicheren Boden der mathematischen Formeln und begab sich auf das Feld der Prognose. Die zu erwartende Verkehrsmenge ergab, ebenso wie die zu bewertende zukünftige Rentabilität der Strecke, eine Variable, die stark von den zugrunde gelegten Daten abhing. Das Ziel Baumeisters war es nun, auch diese Prognosen mathematisch abzusichern. In Bezug auf die zu erwartende Verkehrsmenge führte Baumeister den Begriff der „kommerziellen Bevölkerung“ ein, die er folgendermaßen definierte: „die Summe aller Einwohner der projektierten

334 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.3
335 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.6

Stationsorte und der Einwohner aller umliegenden Orte, letztere aber mit abnehmendem Gewicht, je größer die Entfernung vom Stationsplatz ist. Die Erfahrung lehrt, dass der Eisenbahnverkehr der kommerziellen Bevölkerung proportional ist; die Statistik zeigt wie viele Reisende (..) zu erwarten sind"[336]. Das Datenmaterial, auf das Baumeister bei seinen Berechnungen zurückgriff, erhielt er somit aus empirischer Beobachtung, Erfahrung und Statistik.
Der Begriff der Rentabilität beinhaltete für Baumeister allerdings unberechenbare soziale Komponenten. Eine neue Verkehrstrasse konnte ökonomisch unrentabel sein und dennoch aus Gründen der Annehmlichkeit, Sicherheit oder Geschwindigkeit den Bau rechtfertigen. Der Bau einer neuen Verkehrslinie konnte zudem noch weitreichende Konsequenzen auf die gesellschaftliche Realität haben. Jede neue Eisenbahnlinie z.B. weckte neuen Verkehr, d.h. die Mobilitätsbedürfnisse veränderten sich. Neue Absatzgebiete für industrielle Güter wurden erschlossen, die auch die Wirtschaftsstruktur der betroffenen Gebiete zutiefst beeinflusste, ganze Wirtschaftstrukturen wurden durch die Anbindung an das Verkehrsnetz zerstört. Die Konsumenten profitierten zwar durch sinkende Preise für Güter aufgrund des verbilligten Transports, allerdings bewertete Baumeister diesen Faktor eher pessimistisch. Die Visionen einer Konsumgesellschaft bewertete Baumeister in ihren moralischen Auswirkungen als negativ. Die Verbesserungen wurden zu Alltäglichkeiten, die Alltäglichkeiten zu Ansprüchen, womit eine endlose Spirale der Bedürfnisse vorgezeichnet war: „Denn aus dem finanziellen Vorteil für die Konsumenten folgt sehr leicht deren Gewöhnung an eine gesteigerte Lebenshaltung, welche den Gewinn wieder verschlingt und moralisch verderblich sein kann"[337]. Die Ergebnisse technischer Arbeit konnte also durchaus auch negative Konsequenzen haben, die technische Effektivität und Funktionalität in eine problematische mentale Entwicklung führen. Vor- und Nachteile mussten abgewogen werden.

7.4 Elemente der Stadt

7.4.1 Verkehr

Verkehr bedeutete für Baumeister die Grundlage der modernen Gesellschaft. Der freie Austausch von Waren und die Mobilität der Menschen wa-

336 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.8

337 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.9

ren Zeichen und Voraussetzung des Fortschritts. Jede Behinderung oder zeitliche Verzögerung beeinträchtigte das volkswirtschaftliche Gesamtwohl. Der wirtschaftliche Fortschritt ließ sich in Geldwerten abstrakt ausdrücken. Die Umsatzgeschwindigkeiten der Waren war hierbei ein entscheidender Faktor. Je stärker der Austauschprozess zwischen Produzenten und Konsumenten beschleunigt werden konnte, desto positiver der Effekt auf das Volkseinkommen. Die Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur bzw. die erreichten Transportgeschwindigkeiten wurden zum Maßstab der Mobilität. Die Überlegungen Baumeisters zur Organisation der urbanen Verkehrssysteme orientierten sich an diesem Primat der Austauschgeschwindigkeiten. Eine Straße definierte sich entsprechend über ihre Funktion als Verkehrsweg: "Ein neuer Straßentyp ist entstanden, eine Verkehrsmaschine, ein Verkehrsapparat"[338]. Wenige Jahre später mit dem Siegeszug des Automobils setzte sich diese Definition von Straße allgemein durch. Der "Kampf um die Straße" wurde um die Herrschaft über den Raum geführt[339]. Die Durchsetzung technogener oder mechanischer Geschwindigkeiten beendete die Vorstellung der Straße als Lebensraum für Menschen. Statt Raum für Kommunikation, Freizeit oder Spielraum für Kinder und Haustiere, beanspruchte die moderne Mobilität die Straße allein zur Fortbewegung. Uns erscheint heute die Dominanz von Automobil, Straßenbahn usw. als natürlich. In einem Erziehungsprozess werden bereits Kleinkinder auf "verkehrsgerechtes" Verhalten hin konditioniert. Noch im Jahr 1912 konnte ein aufgebrachter Wiener Bürger in einem "Protest- und Weckruf diese Herrschaft mechanischer Geschwindigkeit in Frage stellen: "Woher nimmt der Automobilist das Recht die Straße, wie er sich rühmt zu beherrschen", die doch keineswegs ihm gehört, sondern der ganzen Bevölkerung gehört (..) Sollen die öffentlichen Straßen **menschenrein** (Herv. im Orig.) gehalten werden ?"[340]. Das Auto spielte in den Planungen von Baumeister zunächst keine Rolle. Dennoch popularisierte Baumeister bereits in den 1870er Jahren eine "verkehrsgerechte Stadt", die weitgehend auf die Bedürfnisse der Mobilität ausgerichtet war. Baumeister vollzog in seiner Verkehrsplanung die Separie-

338 Thilo Hilpert:"Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen. Bedingungen, Motive, Hintergründe". Braunschweig 1978, S.287ff

339 Helmuth Albrecht:"Technik und Gesellschaft. Eine Einführung". Tübingen 1992
Wolfgang Sachs:"Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche". Hamburg 1990
Kurt Möser:"Benz, Daimler, Maybach und das System Straßenverkehr. Utopien und Realität der automobilen Gesellschaft". Mannheim 1998

340 Zitiert nach: Wolfgang Sachs:"Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche". Hamburg 1990, S.27

rung der verschiedenen Verkehrsformen. Die Trennung in einer Fahrbahn und einen festen Bereich für Fußgänger manifestierte die Herrschaft des Verkehrs über den städtischen Raum.
Aus Verkehrsbeobachtungen und -Zählungen entwickelte Baumeister mathematische Formeln zur Bestimmung der idealen Straßenbreite und des Straßenbelags. Baumeister unterschied als einer der ersten Verkehrsplaner zwischen verschiedenen Formen des Verkehrs, zwischen Durchgangs-, Berufs- und Vergnügungsverkehr. Er erstellte ein System aus Hauptverkehrs- und Nebenstraßen verschiedener Qualitäten mit präziser Reglementierung der Mobilitätsformen und der Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Der fließende Verkehr erschien als Leitbild der Überlegungen von Baumeister. Mobilität war Geld. Zeit war Geld. Geschwindigkeit war Geld. "Genau genommen wäre dabei nur auch noch der Unterschied in den **Geschwindigkeiten** (Herv. im Orig.) des Transports zu berücksichtigen, welcher wirtschaftlich von Bedeutung sein und füglich in Geld ausgedrückt werden kann"[341].

7.4.2 Wohnen

Die Legitimation einer Gesellschaft zeigt sich in den Lebensbedingungen, die sie ihren Bürgern bietet bzw. zumutet. In der Stadt der Industrialisierungsphase lebte ein Großteil der arbeitenden Bevölkerung in teilweise unvorstellbaren Verhältnissen. Toqueville beschrieb die Arbeiterquartiere als letztes Asyl, in dem ein Mensch zwischen Leben und Tod vegetiert. Auch für Baumeister fing Lebensqualität mit einer lebenswerten Gestaltung des Privatraums an. Die Elendsquartiere und Mietskasernen waren der Ausgangspunkt seiner Kritik an den Mechanismen der kapitalistischen Gesellschaft. Eine Gesellschaft, die den überwiegenden Teil ihrer Bevölkerung solchen Lebensverhältnissen überließ, hatte keine moralische Berechtigung mehr. Nicht nur, dass dies den ethischen Vorgaben auf ein menschenwürdiges Leben widersprach, eine Gesellschaft, die auf diese Weise handelte, konnte keine Zukunft haben. Baumeister postulierte den direkten Zusammenhang zwischen leiblicher und geistiger Gesundheit, d.h. auch zwischen Wohnungsfrage und mentaler Verfassung der Bürger. Gemäß dem Satz, dass ein gesunder Geist nur in einem gesunden Körper zu finden sei, begriff Baumeister seine Aufgabe als Wiederherstellung einer umfassenden Volksgesundheit.

341 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.7

Die aktuellen Verhältnisse führten nicht nur zu physischen Krankheiten, sondern auch zu einer psychischen Dekadenz. Die politische Anfälligkeit großer Teile der Arbeiterschaft für die Ideen des Sozialismus und Kommunismus, trat für den National- konservativen Baumeister in eine konkrete Verbindung mit den Lebensverhältnissen der Arbeiterschaft. Die Lösung der Wohnungsfrage aus ingenieurtechnischer Sicht entwickelte sich zum dem Zentralthema aktueller Gesellschaftspolitik. Baumeister gab seiner Überzeugung Ausdruck, "dass die Besserung der Wohnungsverhältnisse bei den mittleren und ärmeren Klassen eine der wichtigsten sozialen Reformen bildet"[342]. In die gleiche Richtung zeigte Baumeisters Engagement im Verein für Sozialpolitik.
Den bedauerlichen Folgen der freien Konkurrenz auf dem städtischen Wohnungsmarkt begegnete Baumeister mit einer starken staatlichen Reglementierung der Bautätigkeit. Baumeister legte Mindestflächen pro Bewohner fest, er regelte die Lichtzufuhr, beschränkte die Ausnutzung eines Grundstückes durch Limitierung der Gebäudehöhe und -Tiefe, forderte ein Verbot der Nutzung von Kellerräumen etc. als Wohnraum. Modern ausgedrückt forderte Baumeister die Sozialpflichtigkeit von Eigentum und dachte bereits Formen des sozialen Wohnungsbaus an.
Allerdings beschränkte sich Baumeister nicht auf eine moralische bzw. politische Legitimation seiner Forderungen zur Lösung der Wohnungsfrage, er bewegte sich auch auf dem Gebiet der Volkswirtschaft. Die Verbindung von Ökonomie und Technik gehörte für Baumeister ohnehin zu den zentralen interdisziplinären Schnittstellen, so dass es nahe lag, auch die Wohnungsfrage ökonomisch zu vernetzen. Hierfür wählte Baumeister mehrfach ein makaber anmutendes Beispiel aus. Unter der Fragestellung: "Welche **wirtschaftliche** Bedeutung kommt nun derartigen Verbesserungen (der Wohnsituation, G.O.) zu ?", untersuchte Baumeister den Einfluss der Sterblichkeitsrate auf das Volkseinkommen. Durch einen Ausbau der hygienischen Infrastruktur konnten die Krankheitsziffern erheblich gesenkt werden. Noch im Jahr 1892 wurde z.B. Hamburg, die Geburtsstadt von Baumeister, von einer Cholera- Epidemie heimgesucht, die durch mit Fäkalien verseuchtes Trinkwasser in den Elendsquartieren am Hafen ausgelöst wurden. In den 10 Wochen der Cholera spielten sich Szenen ab, die man in Europa überwunden geglaubt hatte. 125 Arbeiter schaufelten in Tag- und Nachtschichten Gräber, um die Cholera- Opfer zu entsorgen. Von 16956 Erkrankten, fielen 8605 der Cholera zum Opfer. Als Auslöser der Epidemie identifizier-

342 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.12

ten die zugezogenen Experten, wie Robert Koch, schließlich das Wasserwerk der Stadt, das ohne Filteranlagen arbeitete und eine Ableitung der Abwasser direkt in die Elbe. Mit dem Ausbau der Wasserversorgung und der Kanalisation verschwand die Cholera aus Deutschland.
Baumeister berechnete nun für eine hypothetische Stadt von 100.000 Einwohnern die Konsequenzen einer Senkung der Sterbeziffer durch eine funktionierende hygienische Infrastruktur um 1p m (1/1000). Dies bedeutete, dass im Jahr 100 Menschen weniger sterben würden. Aus Erfahrungswerten setzte Baumeister jedem Todesfall aus Krankheitsgründen 30 Krankheitsfälle gleich. Die durchschnittliche Krankheitsdauer nahm er zu 20 Tagen an, wodurch insgesamt 60.000 Krankheitstage berechnet wurden. Der niedrigste anzunehmende Wert für einen Tag in einem Krankenhaus belief sich auf 1,5 Mark, wozu noch der Verdienstausfall hinzukam, so dass Baumeister jeden Krankheitstag schließlich mit 2 Mark ansetzte. 60.000 Krankheitstage zu 2 Mark ergaben eine Gesamtsumme von 120.000 Mark, die kapitalisiert eine Summe von 3 Millionen Mark ergab. Aus rein ökonomischer Perspektive rechtfertigten sich auf diese Weise Gesamtausgaben in der Höhe von 3 Millionen Mark für die Verbesserung der Wasser- und Abwasserversorgung.
Bei dieser rein technischen Hochrechnung meldeten sich bei Baumeister schließlich doch moralische Bedenken und er fügte den Berechnungen eine ethische Einschränkung bei: "Außerdem aber, wieviel Trauer, Sorge und Unzufriedenheit wäre mit Krankheit und Tod erspart, so dass man wohl buchstäblich sagen kann: der Wert der Gesundheit ist **unschätzbar**"[343].
Zur städtischen Lebensqualität gehörte auch die Anlage von öffentlichen Parkanlagen, freien Plätzen und begrünten Promenaden ebenso wie private Vorgärten und Gartenanlagen. Die Grünanlagen stellten für Baumeister keinen Luxus dar, sondern Notwendigkeiten. In Bezug auf seine Heimatstadt Karlsruhe betonte Baumeister: "Seitdem Sorge getragen wird, die Plätze, abgesehen von den Verkehrsflächen, zu bepflanzen, tragen diesselben in Verbindung mit den städtischen Parkanlagen wesentlich zur Annehmlichkeit und Gesundheit bei"[344]. Ein gesundes Stadtklima erforderte umfangreiche Grüngürtel und den Erhalt von vorhandenen Grün- und Waldflächen.

343 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.11 bzw. Reinhard Baumeister:"Denkschrift über die Reinhaltung und Entwässerung der Städte. Mit besonderer Beziehung auf Karlsruhe". Karlsruhe 1874, S.1

344 Stadt Karlsruhe (Hg.):"Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe". Karlsruhe 1897 (redigiert von R.Baumeister, Oberbaurat und Professor), S.74

Dementsprechend kritisierte Baumeister z.B. in Karlsruhe die Abholzung von alten Baumbeständen des Hardtwaldes zur Gewinnung von Wohnfläche. Die Hochschätzung von Freiflächen und Parkanlagen, sein Einsatz für die Erhaltung bestehender Waldflächen, verband sich mit seinem Ideal einer auf wenige Etagen begrenzten Wohnbebauung in der Höhe zu einer frühen Vision der Gartenstadt, wie sie in den 1920er Jahren von der Architekturavantgarde des Bauhauses in Stuttgart Weißenhof oder in Karlsruhe Dammerstock verwirklicht wurden. In der Gartenstadtbewegung verband sich der Funktionalismus mit dem Anspruch einer menschengerechten Stadtplanung. Beide Forderungen wurden von Baumeister ab den späten 1870er Jahren vehement in die Stadtdiskussion eingebracht und dienten den späteren Generationen von Stadtplanern als Anregung und Formulierung ihrer eigenen Stadtvisionen.

7.4.3 Industrie

Die ungeplante Ausdehnung der Industriestädte führte zu einer Durchmischung von Wohn- und Industriebebauung. Die Folgen für die Lebensqualität der Anwohner fielen verheerend aus. Abgase, Lärmentwicklung und industrielle Abwässer belasteten ungehemmt das städtische Umfeld. Die Kohle als Energieträger der industriellen Revolution prägte das Erscheinungsbild der Städte. Die Dampfmaschinen bildeten die Geräuschkulisse, die Rußpartikel ließen in diesen Industriequartieren alles unter einem Einheitsgrau verschwinden. Das Extrem einer Stadt ohne Licht schilderte Tocqueville in seiner Reisebeschreibung aus dem englischen Kohlerevier: „Ein dichter, schwarzer Qualm liegt über der Stadt. Durch ihn hindurch scheint die Sonne als Scheibe ohne Strahlen“[345].

Die Kritik an derartigen Verhältnissen führte Baumeister zu der Forderung nach einer strikten Separierung von Funktionseinheiten in einer Stadt. Die Einwohner mussten effektiv vor den Auswirkungen von Großindustrie und Großhandel geschützt werden. Dies funktionierte nur über eine Konzentration der Industrie in Randgebieten und durch ein Verbot von Industrieansiedlungen in der Nähe von Wohnbebauung.

7.4.4 Generalplan

Die Krise der Stadt um die Jahrhundertwende interpretierte Baumeister vor allem als eine Konsequenz eines städtischen Laissez- faire, das zu chaoti-

345 Alexis de Tocqueville: Notizen über eine Reise nach England (1835). In: Treue, Wilhelm/ Herbert Pönicke/ Karl-Heinz Manegold: Quellen zur Geschichte der industriellen Revolution. Göttingen 1966. S.126-129. S.128

schen Verhältnissen geführt und die Stadt in ihrer Funktionsfähigkeit in Frage gestellt hatte. Demgegenüber forderte Baumeister eine staatliche Reglementierung. Das Instrument zur Lenkung der städtischen Entwicklung stellte der Generalbebauungsplan dar. In ihm wurden die Rahmenbedingungen vorgegeben, an die sich Privateigentümer städtischer Grundstücke halten mussten. Unter einer möglichst weitgehenden Wahrung des Eigentumsinteresses, verlangte das Allgemeinwohl enge gesetzliche Grenzen.
Der Ingenieur Baumeister definierte die Stadt als einen Mechanismus, der aus einer Anzahl von Teilsystemen aufgebaut war. Die Funktion des Gesamtmechanismus hing von der Funktionsfähigkeit und der Koordination der Teilsysteme ab. Das Ziel des Stadt- Ingenieurs bestand in der Steigerung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Teilsysteme. Wenn die Effizienz der elementaren Teilsysteme wie Verkehr, Hygiene, Wohnen und Arbeiten durch Technik optimiert sein würde, gehörte die Krise der Stadt der Vergangenheit an.
Ein Schlüsselbegriff zum Stadtverständnis Baumeisters bietet seine Organismusmetapher[346]. Die Stadt ist ein lebender Organismus, der nach gewissen Naturgesetzen organisiert ist und bestimmte Lebensbedingungen benötigt. Eines dieser Naturgesetze ist z.B. sein Wachstum. Eine Stadt wächst in einem diskontinuierlichen Prozess, solange sie lebensfähig ist. Wird das Wachstum unterbunden, stirbt der Stadtorganismus ab.
Mit der Organismus- Metapher griff Baumeister ein populäres Motiv der erweiterten Jahrhundertwende auf. Menschliche Gesellschaft und Geschichte wurden in biologische Kategorien übersetzt. Dabei bestand kein Gegensatz zwischen der Definition der Stadt als Organismus und der gleichzeitigen Betrachtungsweise als funktionale Maschine. Ein Organismus war in erster Linie nichts anderes als ein funktionierender Mechanismus.
Die Konsequenz dieser neuen Perspektive und ihrer Anwendung auf die industrielle Stadt bedeutete für den wissenschaftlichen Städtebau zunächst einen Gegensatz. Der Stadtorganismus entzog sich einer umfassenden Planung. Ein lebender Organismus benötigte ein gewisses Maß an Freiheit zu seiner Entwicklung. Eine Planung, die diese Freiheit einschränkte, schädigte die Stadt. Baumeister erkannte den Gegensatz von Planungsanspruch und Freiheitsforderung und sprach sich gegen eine Planungseuphorie aus: „Wie kritisieren wir jetzt Stadtpläne, die nur wenige Jahrzehnte alt sind ! Die Entwicklung einer Stadt, welche ein lebender und wachsender Organismus ist, soll also nicht in eine genau vorgeschriebene „Form“ hineingezwängt

346 Giorgio Piccinato:"Städtebau in Deutschland. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin". Braunschweig 1983, S.35ff

werden"[347]. Jeder Versuch einer zentralistischen und detaillierten Stadtplanung musste scheitern, weil sie nicht im Stande war auf Neues zu reagieren. Die Stadt sollte flexibel bleiben und trotzdem funktionieren. Die technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen, deren Zeuge Baumeister geworden war, machten ihn sensibel für die prinzipielle Absage an eine Vorhersagbarkeit städtischer Entwicklungen. Die industrielle Revolution hatte die Produktionsverhältnisse revolutioniert, die Eisenbahn das Raum/ Zeit- Verhältnis der Menschen entscheidend verändert, die Urbanisierung brachte neue Lebensformen hervor. Ein Ende dieser Revolutionierungsprozesse konnte nicht abgesehen werden: „Es können ungeahnte Verkehrsmittel und Industrieformen erscheinen, sowie die Sitte des Lebens und des Wohnens sich verändern, und doch soll gerade die im Bauwesen eigenartige Entfaltung möglich bleiben"[348]. Die Tätigkeit des Stadt- Ingenieurs konnte immer nur eine provisorische sein. Der wissenschaftliche Städtebau sollte die grundsätzliche Offenheit der Entwicklungen anerkennen. Angesichts dieser Aussage Baumeisters verwundert die Tatsache, dass in den Äußerungen zum Verkehr und in den Gutachten Baumeisters zur Karlsruher Bahnhofsfrage nie der Aspekt der Veränderung der Verkehrsstrukturen in die Betrachtungen einbezogen wurde.
Das Selbstverständnis Baumeisters, das sich aus diesen Überlegungen ergab, stellte den Stadt- Ingenieur in einen komplexen Entscheidungsprozess. In diesem bildeten die technischen Sachverhalte zwar einen entscheidenden, aber keinen alleinigen Faktor. Der Ingenieur musste mit seiner Umgebung in Interaktion treten. Er musste interdisziplinär denken und handeln und er musste kommunikativ vorgehen.
Die Erstellung eines Generalbebauungsplans demonstrierte die kommunikativen Notwendigkeiten. In einer ersten Phase war es die Aufgabe des Staates, für gesetzliche Rahmenbedingungen zu sorgen. Diese mussten in einer zweiten Phase in individuell angepasster Form im lokalen Rahmen ausgefüllt werden. Bevor in einer dritten Phase auch den betroffenen Einwohnern Gelegenheit zur Mitsprache gegeben werden sollte. Stadtplanung konnte für Baumeister keine abgehobene Angelegenheit sein, die jenseits der von ihr betroffenen Menschen existierte und von Fachleuten formuliert wurde.

---

347 Zitiert nach: Giorgio Piccinato:"Städtebau in Deutschland. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin". Braunschweig 1983, S.141

348 Reinhard Baumeister:„Grundzüge der Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen", 1876, zitiert nach: Karl- Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.21

Städtebau hatte mit der Organisation menschlichen Zusammenlebens zu tun, war also eine Wissenschaft über menschliche Lebensgestaltung und sollte mit den Menschen gemeinsam realisiert werden.

7.5 Gutachten in der Karlsruher Bahnhofsfrage

Von den Teilsystemen, aus denen sich der Organismus "Stadt" konstituierte, wies Baumeister der Verkehrsinfrastruktur eine dominierende Bedeutung zu. Mobilität war die Grundlage nationaler, staatlicher und regionaler Wirtschaftsentwicklung. Die Karlsruher Bahnhofsfrage beinhaltete für Baumeister somit auch eine "Überlebensfrage" der Stadt, sie bot die Grundlage für deren zukünftige Entwicklung. Eine falsche Entscheidung, die zu einer durchgreifenden Behinderungen der freien Mobilität in der Stadt bzw. zwischen der Stadt und der Region führte, würde die Entwicklungspotentiale mit einem Schlag zunichte machen. In einer Denkschrift des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine aus dem Jahr 1897 schilderte Baumeister drastisch die Konsequenzen einer solchen Fehlentscheidung: "Die Verkehrsentwicklung ist eine der bedeutsamsten Wurzeln des modernen Erwerbslebens (..) Städte ohne Verkehr gehen zurück, ihre Einwohner verarmen"[349]. Diese Schicksal wollte der Stadtingenieur seiner derzeitigen Heimatstadt ersparen und stellte sich der Stadt Karlsruhe als Sachverständiger zur Verfügung.
Nachdem die Eisenbahndirektion im Jahr 1898 mit der Vorlage von drei Alternativprojekten; Hochlegung am jetzigen Standort, Straßenüberführungen oder Verlegung des Bahnhofs als Kopfstation; Fakten geschaffen hatte, griff der Stadtrat zur Wahrung der städtischen Interessen auf die Sachkompetenz von Reinhard Baumeister zurück. Gegen die technische und kalkulatorische Kompetenz der Ingenieure der Bahnverwaltung, versuchte der Stadtrat eine eigene Kompetenz entgegenzusetzen und auf diese Weise die städtische Position zu stärken. Die Eisenbahndirektion zog sich in der Beurteilung der drei Alternativprojekte auf die betriebstechnische und vor allem finanzielle Ebene der Argumentation zurück. Funktionalität und Kosten der Lösungen besaßen eindeutige Priorität, während stadtstrukturelle, soziale, ökologische oder städtebauliche Konsequenzen in der Diskussion nur als Randphänomene behandelt wurden.

---

349 Reinhard Baumeister/J.Claasen/Joseph Stübben:"Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung". In: Denkschriften des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine", Heft 2. Berlin. Zitiert nach: Karl-Heinz Höffler: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976, S.77

Reinhard Baumeister griff in seinem Gutachten zur Bahnhofsfrage vom 16. Mai 1898 die Argumentationsbasis der Eisenbahndirektion auf und stellte seinen Betrachtungen voraus: "die Karlsruher Bahnhofsfrage ist in erster Linie eine Kostenfrage"[350]. Demnach reduzierte sich der komplexe Sachverhalt einer Verbindung von Stadtraum und Mobilität auf die Frage der Projektkosten. Die Dominanz des Kostenfaktors veranlasste Baumeister am Ende seiner wissenschaftlichen Untersuchung zur Feststellung, dass die von ihm favorisierte Hochlegung des Bahnhofs unter Beibehaltung des Standorts zwar die bestmöglichste Lösung des Problems, aber aus Kostengründen nicht realisierbar sei. Unter der selbstgestellten Eingangsprämisse, musste der Stadtingenieur am Ende zu einer Unterordnung seiner Untersuchungsergebnisse unter die scheinbaren finanziellen Notwendigkeiten gelangen.
Die unter kurzfristigen finanziellen Erwägungen bevorzugte Überführungslösung, konnte laut Baumeister allerdings nur ein Provisorium sein. Sie konnten keine definitive Lösung des städtebaulichen Problems "Bahnhof" darstellen, sondern nur den derzeitigen Zustand auf einige Zeit hinaus verlängern. Das steigende Verkehrsvolumen der Eisenbahn und die Erfordernisse der innerstädtischen Mobilität würden dieses Provisorium hinfällig machen. Baumeister ging von einem Zeitraum von 10- 20 Jahren aus, bis sich die Karlsruher Bahnhofsfrage dann erneut stellen würde. Dann war auch die Zeit für eine definitive Lösung gekommen. Baumeisters Situationsanalyse kam zu dem Schluss, dass die Eisenbahnverwaltung und somit die badische Regierung unter dem Eindruck der Kostenfrage nicht zu einer definitiven Lösung des Problems zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu bewegen sei. Die Stadt konnte nun zwar weiter eine derartige endgültige Lösung fordern und den politischen Druck auf die Regierung erhöhen, aber "auf einen namhaften Erfolg ist wohl kaum zu hoffen"[351]. Die Stadt konnte zwar jede Initiative der Regierung zum Scheitern bringen, aber dies erschien Baumeister nicht mehr im Interesse der Stadt. Bereits seit dem Jahr 1882 verfolgte die Stadt eine Blockadepolitik gegenüber den Projekten der Generaldirektion, um diese zu einer Meinungsänderung zu bewegen. Mit ihrem Votum verhinderte die Stadt die Realisierung der von ihr selbst zuvor geforderten Überführungen. Baumeister forderte jetzt ein Abgehen von dieser Politik der Verhinderung und eine neue Strategie der Mitarbeit.

350 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.2

351 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.11

Im Bereich der Politik und des gesellschaftlichen Lebens forderte der Stadtingenieur eine Orientierung an den Methoden der Technik. Wissenschaft und Technik lieferten nicht nur die einzig akzeptable Entscheidungsgrundlage gesellschaftlicher Entscheidungsprozesse, sie lieferten vor allem auch Handlungsmuster. Die Technik konnte nicht nur gesellschaftliche Probleme in neutral handhabbare Fragestellungen transformieren, der wissenschaftlich- technische Diskurs lieferte auch die Vorlagen für ein gesellschaftliches Idealverhalten. Die Übertragung der Kategorien verschiedener gesellschaftlicher Teilsysteme wie die Technik einerseits und Politik andererseits, stellte für Baumeister keine Schwierigkeit dar. Seine Schlussfolgerung für die Behandlung der Karlsruher Bahnhofsfrage lautete entsprechend: "Es wäre eben das in der Technik öfter gewählte Verfahren, sich eine zeitlang mit billigen Provisorien zu behelfen, bis das Bedürfnis nach endgültigen aber theuren Maßregeln mächtiger geworden ist"[352].
Die Karlsruher Bahnhofsfrage behandelte Baumeister in seinem Gutachten entsprechend seinem wissenschaftlichen Ideal betont sachlich und pragmatisch. Das Mögliche erreichen, ohne die definitive Lösung aus dem Auge zu verlieren. Übersetzt in die lokalpolitische Situation des Jahres 1898 bedeutete dies: Akzeptieren der Überführungslösung als einzig realistischer Option für die baldmögliche Entschärfung der Verkehrssituation, bei einer Strategie des Abwartens. Baumeister empfahl dem Stadtrat daher: "Ich kann daher nur raten, sich mit den **Straßen- Überführungen** (Herv. im Orig.) einverstanden zu erklären"[353]. Innerhalb der prognostizierten 10- 20 Jahre "werde dann ein neues Moment die Eisenbahnverwaltung zur Hochlegung des Bahnhofs veranlassen"[354]. Der "Standpunkt des Abwartens" erschien Baumeister als die einzig mögliche Konsequenz aus der geforderten Akzeptanz des Gegebenen.
Allerdings zeigte sich sehr bald, dass der explizite Anspruch auf Pragmatismus und Realismus drei Sachverhalte zur Grundlage hatte, die Baumeister in seinem Gutachten vom 16. Mai 1898 anerkannt und formuliert hatte:
1. Die Überführung musste als Provisorium ausgeführt werden.
2. Die Überführungslösung musste die kostengünstigste Variante sein.

352 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.12
353 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.11
354 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.11

3. Die definitive Lösung hieß für Baumeister weiterhin: Hochlegung des Bahnhofs unter Beibehaltung des jetzigen Standorts.
Nur solange diese Kriterien erfüllt waren, plädierte Baumeister für seine Strategie des Abwartens.
Neben der Definition der Karlsruher Bahnhofsfrage als Kostenfrage, formulierte Baumeister unter dem Titel "Allgemeine Gesichtspunkte" seine zweite Prämisse: "Im Weiteren fordert meines Erachtens die allgemeine Wohlfahrt der Stadt, daß der Bahnhof an derjenigen Stelle verbleibe, wo er seit 50 Jahren steht"[355]. Der Standort des Bahnhofs war seit Beginn des "Eisenbahnzeitalters" zu einem Fixpunkt der Stadtentwicklung geworden. Die Nähe oder Ferne zum Verkehrszentrum definierte den traditionellen Stadtraum neu. Der Bahnhof ließ neue Stadtstrukturen entstehen und veränderte die Werthierarchie der Grundstücke, die nach ihrer spezifischen Lage zum Bahnhof definiert wurde. Die Entwicklung von Dienstleistungszentren, Industriegebieten und Wohngebieten orientierte sich an den "Lebensadern" des Verkehrs. In einem Zeitraum von 50 Jahren, in denen die Residenzstadt Karlsruhe mit .. Einwohnern zu einer modernen Großstadt mit nahezu 100.000 Einwohnern expandierte, hatten einen organischen Wachstumsprozess zur Grundlage zu dessen Bestimmungsfaktoren der Bahnhof gehörte. Eine Verlegung des Bahnhofs musste als Eingriff in die auf diese Weise entstandene Stadtstruktur erhebliche Auswirkungen auf die "sozialen und geschäftlichen Interessen" zeitigen. Da es nie möglich sein würde die Nachteile und Vorteile für einzelne Stadtteile und Bevölkerungsgruppen auszugleichen, musste die Verlegung des städtischen Verkehrszentrums unausweichlich zu schweren Konflikten führen. "Um allen derartigen Interessenkämpfen und Zerwürfnissen in der Gemeinde vorzubeugen, ist es das Beste, bei dem bisherigen Platz zu verbleiben"[356].
Somit schied das Projekt einer Kopfstation im Süden der Stadt in der Nähe des sog. "Lauterbergs" aus. Das neuangelegte Naherholungsgebiet mit künstlichem See und künstlichem "Berg" konnte seine Funktion für die Stadt nicht mehr erfüllen, wenn in unmittelbarer Nähe eine moderne Bahnhofsanlage errichtet würde: "Jene Gegend ist eben zu einem landschaftlichen und nicht zu einem eisenbahnlichen Charakter vereigenschaftet"[357].

---

355 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.2

356 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.2

357 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.3

Baumeister plädierte auch bei diesem Gesichtspunkt für eine Erhaltung "gewachsener" Stadtstrukturen.
In betont sachlicher Analyse folgte eine Auseinandersetzung mit den, nach Ausschluss der Verlegungslösung noch zur Verfügung stehenden zwei Alternativprojekten. Das Baumeister- Projekt einer Hochlegung unter Beibehaltung des Standorts konnte für den Stadtingenieur aus folgenden Gründen den Vorzug beanspruchen: "der Bahnhof bleibt Durchgangsstation, er bleibt an seiner jetzigen Stelle"[358]. Dazu kam noch die definitive Lösung der innerstädtischen Verkehrsfrage durch die dann möglichen ebenerdigen Durchfahrten unter dem Bahndamm. Doch auch die Nachteile seines Projektes verlor der Ingenieur nicht aus den Augen. Der Bahnhofsstadtteil konnte durch beliebig viele Unterführungen mit der Reststadt verbunden werden. Allerdings hatten diese langen Straßenunterführungen den Charakter von Tunneln. Die Akzeptanz dieser Unterführungen durch die Einwohner schätzte Baumeister denn auch gering ein. Die tunnelartigen Unterführungen waren dunkel, feucht und die Lärmbelastung durch den Bahnbetrieb würden erheblich sein. Der Ingenieur setzte allerdings auf begleitende technische Maßnahmen und einen Gewöhnungseffekt für Mensch und Pferd. Eine schwerwiegendere Einschränkung des Stadtraums bildete der fast 6 Meter hohe Bahndamm, der die Stadt in zwei Teile durchschneiden würde. Auch hier konnten architektonische Maßnahmen oder eine Bepflanzung und Pflege des Bahndammes eine Verbesserung der Akzeptanz erreichen. "Eine unfreundliche Scheidewand von beträchtlicher Länge zwischen Altstadt und Südstadt"[359] musste als Realität anerkannt werden. Nach dem Vergleich der positiven und negativen Effekte, kam Baumeister zum eindeutigen Schluss: "Die dort aufgezählten praktischen Vorteile überwiegen nach meiner Meinung entschieden die ästhetischen Nachteile"[360].
Die Übernahme von technischen Handlungsmustern zur Lösung komplexer Sachverhalte, verdeutlicht vor allem die Analyse der Überführungslösung. Baumeister versuchte, die Konsequenzen der von der Eisenbahndirektion geplanten drei Überbrückungen über die Eisenbahntrasse in einem Zahlenwert zu konzentrieren. Zu diesem Zweck musste Baumeister die Faktoren Zugverkehr, Gleissperrungen, Einwohnerzahl, innerstädtischer Wagenver-

358 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.3
359 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.4
360 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.11

kehr und Zeitaufwand des innerstädtischen Transits in Beziehung setzen. Das statistische Material lieferten Verkehrszählungen aus den Jahren 1884 und 1898, sowie eine Messung Dauer und Häufigkeit der Schließung der Bahnübergänge. Allein aus der Betrachtung dieser Faktoren wurde die Beeinträchtigung des innerstädtischen Verkehrs mehr als deutlich: Die Bahnübergänge waren im Beobachtungszeitraum zwischen 20 und 30% der Gesamtdauer geschlossen; die Anzahl der Sperrungen variierte zwischen 78 und 98 am Tag. Pro Tag betrug allein der Wagenverkehr zwischen Süd- und Altstadt 1600 Wagen. Aus diesen Daten errechnete Baumeister eine Kennziffer für den täglichen Gesamtverlust an Transportzeit. "Man kann annehmen, daß der mittlere Zeitverlust bei jedem an der Schranke aufgehaltenen Wagen die Hälfte der Gesamtdauer einer Sperrung beträgt"[361].
Multipliziert mit der Wagenanzahl und dem Absperrungsfaktor (0,2- 0,3 entspricht dem Prozentsatz der Absperrungszeit an der Gesamtdauer), ergab sich ein Wert, den Baumeister als "Wagen- Minuten" bezeichnete. Diese Wagenminuten bezeichneten einen abstrakten Wert des durchschnittlichen Transportzeitverlustes. Dieser Wert betrug für den gegenwärtigen Zustand der Karlsruher Bahnhofsverhältnisse mit drei Niveauübergängen 828 Wagen- Minuten pro Tag.
Um die Auswirkungen der Überführungen auf diesen Transportzeitverlust zu fassen, berechnete Baumeister nunmehr aus der Einwohnerzahl der Karlsruher Stadtteile und den durch die Überführungen verursachten Verlängerungen bzw. Verkürzungen der Transportwege wiederum einen Wert in Wagen- Minuten. Die mathematischen Operationen auf dem Weg zur abstrakten Zahl des Transportzeitverlustes beschrieb Baumeister folgendermaßen: "Legt man den Bezirken IV und V (Ost- und Altstadt, G.O.) die oben angeführten Einwohnerzahlen als Gewicht bei, also resp. 11 und 15, so berechnet sich der Durchschnitt aus den 2 Strecken 250 m und -50 m zu:

$$\frac{250 \times 11 - 50 \times 15}{11 + 15}$$ ist gleich 77 m, d.h. der Gesamtverkehr

erleidet durch die Rüppurer Überführung einen mittleren Umweg von 77 Metern. Um diese Länge in Zeit zu verwandeln, kann nach vielfachen Beobachtungen als mittlere Geschwindigkeit auf den projektierten Rampen 60 m per Minute angenommen werden (..)"[362]. Am Ende der komplexen Rechenoperationen, deren Prämissen sich nicht unbedingt auf den ersten Blick

361 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.8

362 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.9

dem Nichtmathematiker erschlossen, stand ein Wert: Die Überführungen verursachten einen Gesamttransportzeitverlust von 1990 Wagen- Minuten. Damit war bewiesen, dass es unter den gegebenen Verhältnissen durch die geplanten Überführungen nicht zu einer Entspannung der Verkehrsproblematik kommen würde, sondern vielmehr das Gegenteil der Fall war. Der Zeitverlust, der durch die Bahntrasse im innerstädtischen Verkehr entstand, würde bei der Ausführung der Überführungen um das etwa 2,4 fache ansteigen. Allerdings schränkte Baumeister seine Berechnungen sogleich wieder ein, in dem er darauf hinwies, dass sich bei dem anzunehmenden Anwachsen des Verkehrsaufkommens in der Stadt, das Verhältnis zugunsten der Überführungen verschieben würde. Sein Schlussergebnis lautete denn auch: "Es ist somit in Zukunft den projektierten Ueberführungen ein schädlicher Einfluß auf den Zeitaufwand des städtischen Verkehrs **nicht** (Herv. im Orig.) zuzuschreiben"[363].
Die Umwege, die aufgrund der neuen Brückenanlagen notwendig würden, kehrten den eigentlichen Sinn der Überbrückungen um. Statt einer Zeitersparnis, verlängerten sie die Transportdauer im Durchschnitt. Im Mittelpunkt der Argumentation stand der Faktor "Zeit". Nach der Devise "Zeit ist Geld", berechnete sich die Akzeptanz der verschiedenen Lösungen der Karlsruher Bahnhofsfrage als eine Summe der jeweiligen Zeitersparnis bzw. Zeitverluste. Die direkte Übersetzung der Faktoren Weg in Zeit und Zeit in Geld, wie sie Baumeister in seinem Gutachten vollzog, faszinierte die Karlsruher Bürger, voran diejenigen unter ihnen, die über ein entsprechendes Interesse an einem beschleunigten Warenumsatz verfügten. Die statistische Aufbereitung abstrakter Zahlenwerte lieferte "exakte" Vorgaben, die von jetzt an in keiner Stellungnahme zum Vorschlag der Eisenbahndirektion mehr fehlte.
Oberbürgermeister Schnetzler schränkte den Wert solcher mathematischer Formeln für die Behandlung der Bahnhofsfrage allerdings ein: "Nun dürfte aber diese ganze mathematische Betrachtung, so großes Interesse sie bietet, doch nicht geeignet sein, den Wert, der durch die gegenwärtigen Verkehrshemmungen bedingten Schädigungen und Unannehmlichkeiten zu bestimmen"[364]. Mit dieser Begründung konnte sich der Stadtrat nicht der "Strategie des Abwartens" anschließen, die Baumeister empfohlen hatte. Der Stadtrat setzte im Gegensatz auf eine Politik der definitiven Lösung der Bahnhofsfrage. Und diese konnte nur lauten: Ablehnung der Überbrückun-

363 StAK 1/H.-Reg. A2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage", Reinhard Baumeister vom 16.5.1898, S.10

364 Schnetzler:"Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898, S.25

gen und Durchsetzung eines Bahnhofsneubaus. Statt der Fortführung der jahrzehntelangen Improvisation und Anpassung der Bahnhofsanlagen an die Anforderungen des gestiegenen Verkehrsaufkommens, sollte eine moderne Neuanlage auf absehbare Zeit hinaus die Konflikte um die Karlsruher Bahnhofsfrage beenden. Der Stadtrat entschloss sich, als Absicherung ein weiteres Gutachten einzuholen. Um ihm noch mehr Gewicht zu verleihen, sollten sich diesmal drei Sachverständige des Themas annehmen: Oberbaurat Professor Baumeister, Generaldirektor der bayrischen Staatseisenbahn, Gustav von Ebermayer, und Civilingenieur D. Gleim aus Hamburg[365]. Die Stadtverwaltung verband mit dem Ergebnis des Gutachtens ihr weiteres Vorgehen in der Bahnhofsfrage. Die städtischen Interessen waren klar definiert: Neubau eines modernen Bahnhofs in der Stadtmitte.
Das neue Gutachten[366] stellte in methodischer Hinsicht ein Abgehen von Baumeisters Versuch einer Mathematisierung der Karlsruher Bahnhofsfrage im Wert der „Wagen- Minuten“ dar. Statt dessen rückte die Prämisse der Kostenfrage noch dominanter in den Vordergrund der Eisenbahnexperten. Und hier lieferten sie dem Stadtrat neue Argumentationshilfen. Ging Baumeister in seinem Gutachten vom Mai 1898 noch davon aus, dass eine erhebliche Erweiterung der Bahnhofsanlagen noch nicht aktuell sei, kamen die drei Sachverständigen jetzt im August 1898 zum Schluss, dass bei einem Vergleich der Varianten die notwendige erhebliche Bahnhofserweiterung mit in die Kalkulation zu übernehmen sei: „Das entsprechende Vorgehen kann unseres Erachtens bei der vorauszusehenden weiteren Verkehrssteigerung nicht mehr lange umgangen werden (..) Allerdings bedingt dies eine sehr erhebliche Verbreiterung des Bahnhofsplanums und wird daher wohl erst bei Gelegenheit einer ausgiebigen Bahnhofserweiterung ins Werk gesetzt werden können“[367]. Mit dieser Betrachtungsweise veränderte sich die Einschätzung der beiden Hauptvarianten entscheidend. Erkannte Baumeister im Mai noch an, dass die Hochlegung zwar der ideale Lösungsansatz sei, aber aufgrund der enormen Kosten kaum realisierbar, revidierte er diese Einschätzung. Die Überbrückungslösung der Eisenbahndirektion ignorierte in ihrer Kostenschätzung die anfallenden ‚Investitionen für den ebenfalls notwendigen Bahnhofsausbau. Wurden diese Kosten ebenfalls ein-

---

365 Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse siehe Kapitel " Hochlegung contra Überführungen 1895- 1898"

366 StAK 1/H- Reg. A 2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage" vom 25.8.1898

367 StAK 1/H- Reg. A 2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage" vom 25.8.1898, S.6

berechnet, zeigten sich die Kostenschätzungen für Hochlegung oder Überbrückung nahezu identisch: „Somit stellen sich die beiden Lösungen: Hochlegung und tiefliegende Erweiterung, nicht nur in den Endzielen, sondern auch in der vorangehenden Zwischenstufe als gleich theuer heraus“[368]. Mit der neuen Betrachtungsweise stand dem von je her von Baumeister favorisierten Projekt einer Hochlegung des Bahnhofs nichts mehr im Wege.
Der Stadtrat und der Bürgerausschuss erhielten mit dem Gutachten die gewünschte sachverständige Unterstützung ihrer Strategie gegenüber den Landesbehörden. Die Stadt legte sich auf die Durchsetzung eines Neubaus bei gleichzeitiger Hochlegung der Bahnhofsanlage am jetzigen Standort fest. Das Gutachten trug dazu bei, dass dieser Konsens in den politischen Gremien der Stadt einstimmig artikuliert wurde.

7.6 Reinhard Baumeister im eskalierenden Konflikt

Nach den beiden Gutachten aus dem Jahr 1898, konfrontierte seine Tätigkeit als Stadtverordneter Baumeister in den Konfliktjahren 1900/01 erneut mit der Thematik der Bahnhofsfrage.
Am 26. Februar 1900 brachte der Stadtrat eine Entschließung in die Bürgerversammlung ein, die eine Zustimmung zu einem Kompromissangebot der Landesregierung beinhaltete. Die Regierung war bereit die Forderung nach einem Neubau eines repräsentativen Bahnhofs für Karlsruhe zu erfüllen, allerdings nur unter der Voraussetzung der Verlegung des Bahnhofsstandorts um ca. 1,7 km nach Süden. Der Stadtrat akzeptierte die Vorlage der Regierung unter Vorbehalt. Die Bedingungen der Stadtverwaltung lauteten:
1. Expansion der Stadt nach Süden.
2. Aufkauf einer Lokalbahn (Maxaubahn) durch den Staat.
3. Mitsprache bei der anstehenden Geländeverwertung in der Stadtmitte.
Mit nur drei Tagen Vorbereitungszeit wurde die Vorlage des Stadtrats in der Sitzung des Bürgerausschusses schließlich einstimmig gebilligt. Dies bedeutete, dass auch Reinhard Baumeister dem Verlegungsprojekt, entgegen seiner bisherigen Meinung zugestimmt hatte.
Ein Blick auf den Verlauf der Sitzung zeigt zunächst den zeitlichen Druck, unter dem die Sitzung stattfand. Nach den ganzen Jahren der diversen Konflikte um die Karlsruher Bahnhofsfrage traf das Verlegungsprojekt, das eine völlige Neubestimmung der Situation beinhaltete auf bemerkenswert wenig Diskussionsbedarf in der Ausschusssitzung. Nach lediglich 1 ¼ Stunden endete die Sitzung mit der Verkündung des einstimmigen Ergebnisses aller

---

368 StAK 1/H- Reg. A 2276 "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage" vom 25.8.1898, S.14

100 anwesenden Stadtverordneten und einem großen Beifall der Versammlung. Dabei war die Eingabe des Stadtrates zur Bahnhofsfrage noch nicht einmal der alleinige Tagesordnungspunkt, sondern wurde erst als zweiter und letzter Antrag behandelt. In nicht einmal 45 Minuten brachte der Oberbürgermeister die Eingabe ein, begründete sie, ließ sie diskutieren und schließlich über sie abstimmen. Oberbürgermeister Schnetzler schloss seine Ausführungen mit der Aufforderung an die Adresse der Stadtverordneten: "Es ist ein Staatszweck, daß im Mittelpunkt des Verkehrs ein würdiger Bahnhof ist und ich erwarte deshalb ihre Zustimmung dafür, daß wir über diese Frage hinweggehen"[369]. Nur vier Stadtverordnete meldeten sich zu Wort, wobei nur Reinhard Baumeister einen Vorbehalt artikulierte. Baumeister beharrte auf einer ausdrücklich vorläufigen Zustimmung des Bürgerausschusses, bis das Verlegungsprojekt ausgearbeitet beurteilt werden könne. Vor allem die Kostenfrage sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt und auf der gegenwärtigen Entscheidungsgrundlage nicht beurteilbar. Baumeister erinnerte daran, dass der badische Staat bisher die Meinung vertreten hatte, dass die Stadt einen finanziellen Beitrag zu einem völligen Neubau des Bahnhofs beizusteuern hatte. Als zweite Kritik an der übereilten Entscheidung wies der Stadtingenieur auf die ungelöste Frage der Organisation des Lokalverkehrs hin. Auch bei den, allerdings zustimmenden Äußerungen der anderen drei Stadtverordneten, konzentrierten sich auf den Aspekt der Kostenbeteiligung der Stadt. Oberbürgermeister Schnetzler versicherte, "daß die Stadt keinen Knopf zu zahlen hat"[370].
Die Einwände von Baumeister führten zur Versicherung durch den Oberbürgermeister, dass die heutige Zustimmung des Bürgerausschusses nicht als eine endgültige zu verstehen war und er betonte, "wobei wir uns natürlich vorbehalten, das Projekt später noch näher zu prüfen"[371]. Mit dieser Zusicherung einer späteren Prüfung des Gesamtprojektes, stimmte auch Baumeister dem Verlegungsplan zu.
Im Jahr 1901 eskalierte der Konflikt um die Bahnhofsverlegung. Die, vor allem von den Bürgervereinen der Alt- und Oststadt getragenen Protestwelle, kulminierte in den persönlichen Audienzen der Vorstände der genannten Vereine beim Generaldirektor der badischen Eisenbahn, bei Staatsminister Brauer und schließlich beim Großherzog selbst (21. bzw. 27. April 1901). Der politische Skandal um die Interpretation der Äußerungen des Staatsministers und des regierenden Fürsten, führte zu einer Radikalisierung der

369 Protokoll in: Badische Landeszeitung vom 26.2.1900 "Bürgerausschußsitzung"
370 Protokoll in: Badische Landeszeitung vom 26.2.1900 "Bürgerausschußsitzung"
371 Protokoll in: Badische Landeszeitung vom 26.2.1900 "Bürgerausschußsitzung"

Auseinandersetzung. Den opponierenden Bürgervereinen gelang es nicht, einen erneuten politischen Entscheidungsprozess zu initiieren. Sowohl die badische Regierung, wie auch die Stadtverwaltung betrachteten die Kompromisslösung einer Bahnhofsverlegung als endgültiges Fakt. Das Gefühl der Verlegungsgegner in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht zu werden und vom Entscheidungsprozess ausgeschlossen zu sein, bedingte eine politische Radikalisierung. Die Bürgervereine sahen sich schließlich im Abwehrkampf gegen Spekulantentum, Sozialdemokratie und Monarchie.
In dieser eskalierenden Situation meldete sich der Stadtverordnete Baumeister mit einem offenen Brief in der Presse zu Wort. Am 11. Mai 1901 erschien in den Karlsruher Lokalzeitungen eine Stellungnahme zum Beschluss des Bürgerausschusses vom 26. Februar 1900[372]. Zunächst betonte Baumeister die ausdrückliche Vorläufigkeit des damaligen Beschlusses, der nur unter Vorbehalt ergangen sei. Dieser Vorbehalt betraf zum ersten die Kostenfrage des Bahnhofsprojektes, zum zweiten die von der Stadt aufgestellten Bedingungen an die badische Regierung. Baumeister zitierte aus dem Stadtratsantrag, der die Hochlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle weiterhin als die vorteilhafteste Lösung im Sinne der Stadt bezeichnete und eine Verlegung als "das geringere Übel" bezeichnete. Die Zustimmung Baumeisters im Bürgerausschuss hatte dieser an eine Prüfung des durchgearbeiteten Projektes gebunden. Eine detaillierte Projektbeschreibung lag im Mai 1901 noch nicht vor. Eine definitive Entscheidung über die Bahnhofsfrage konnte für Baumeister nur auf der Basis aller vorliegender Daten gefällt werden. Daraus folgerte der Stadtingenieur, dass die Karlsruher Bahnhofsfrage weiterhin eine offene sei. Diese Fehleinschätzung der politischen Verhältnisse teilte er mit den Vertretern der Bürgervereine der Alt- und Oststadt, mit deren Anliegen sich Baumeister solidarisierte. Die Gutachten Baumeisters, seine Stellungnahme im Bürgerausschuss und seine öffentliche Stellungnahme dienten den Bürgervereinen der Alt- und Oststadt denn auch als entscheidende Argumentationshilfen in der öffentlichen Polemik im ersten Halbjahr 1901.
Baumeister bezog sich in seiner Rechtfertigung seines Hochlegungsprojektes auf "die Grundbesitz-, Geschäfts- und Verkehrsinteressen von 4/5 der Karlsruher Bevölkerung"[373]. Dieser Sachverhalt erschien als die "wichtigste Rücksicht", gegen die alle anderen Interessen und Nachteile der Hochlegung zurücktreten mussten. Diese "Nebenpunkte" waren:
- der 5,8 m hohe Bahndamm durch die Stadt.

372 Badische Presse vom 11.5.1901 "Zur Karlsruher Bahnhofsfrage"
373 Badische Presse vom 11.5.1901 "Zur Karlsruher Bahnhofsfrage"

- die durch die Erweiterung der Bahnanlagen bedingte Einschränkung der Nutzung des Stadtgartens und die Versetzung der städtischen Ausstellungshalle.
- die Straßenunterführungen.

Durch eine "hübsche architektonische Behandlung" des Bahndamms und der Straßenunterführung, konnten diese Nachteile ausgeglichen werden. Im Übrigen sei die Akzeptanz der Bevölkerung nur eine Frage der Gewöhnung. Aber auch Baumeister musste anerkennen, dass die angeblich betroffenen 4/5 der Karlsruher Bevölkerung kein Interesse an einer erneuten Infragestellung des Verlegungsprojektes hatten. Der Widerstand gegen die Verlegung blieb auf ein spezifisch soziales und politisches Milieu beschränkt, nämlich das des nationalkonservativen Besitzbürgertums[374]. Die kleinen und mittleren Geschäftsleute und Gewerbetreibenden sowie die Haus- und Grundbesitzer der betroffenen Stadtteile, die um ihre Mieteinnahmen fürchteten, bildeten die Klientel der Verlegungsgegner. Eine weitergehende Mobilisierung der Karlsruher Bevölkerung fand nicht statt.

7.7 Reinhard Baumeister und der neue Bahnhof

Als Stadttechniker definierte Baumeister Pragmatismus als Grundhaltung eines Ingenieurs. In seinem Gutachten vom Mai 1898 beurteilte Baumeister zwar die Hochlegung des Bahnhofs als ideale Lösung. Dennoch legte er der Stadtverwaltung nahe, auf der Basis einer "Strategie des Abwartens" zu agieren. Die Hochlegung des Bahnhofs erschien aus Kostengründen im Moment nicht realisierbar, deshalb sollten die Bahnüberführungen als Provisorien akzeptiert werden. Auch seine Überzeugung, dass die Hochlegung die einzig mögliche Lösung im städtischen Interesse darstellte, brachte ihn nicht in eine Fundamentalopposition gegen das Verlegungsprojekt. Nach dem eskalierenden Konflikt im Frühjahr 1901 und seiner eindeutigen Stellungnahme gegen eine Verlegung des Bahnhofs, verweigerte Baumeister nicht, wie z.B. die Bürgervereine der Alt- und Oststadt, seine Mitarbeit. Er erkannte die geschaffenen Fakten relativ schnell an, und versuchte nun in seinem Sinne regulierend auf das Verlegungsprojekt einzuwirken.
Bereits im April 1902, also knapp ein Jahr nach seinem Leserbrief gegen die Verlegung, trat Baumeister bereits wieder als Gutachter in der Bahn-

374 Für die politische Positionierung von Reinhard Baumeister ist das Jahr 1917 aufschlussreich: Reinhard Baumeister schloss sich der Karlsruher Sektion der "Vaterlandspartei" von General Ludendorff an, die noch im Jahr 1917 für einen deutschen Siegfrieden im 1.Weltkrieg eintrat und jede Art von Verhandlungen mit den Westalliierten kategorisch ausschloss.

hofsangelegenheit in Erscheinung. Im Auftrag des Stadtrates versuchte Baumeister, die Auswirkungen der Bahnhofsverlegung auf den innerstädtischen Verkehr zu analysieren[375]. Unter der Fragestellung, wie die Verlegung des Bahnhofs aus der Stadtmitte heraus die Verkehrsströme und -Strukturen veränderte, versuchte Baumeister das Phänomen mathematisch zu fassen. Im Zentrum stand die Berechnung der durchschnittlichen Verlängerung des Weges für die Gesamtheit der Karlsruher Einwohnerschaft. Aus der Analyse von Baumeister ergab sich schließlich das durchschnittliche Mehr an Weglänge von 837 m zum neuen Bahnhof. Diese Verlängerung musste mit einem Ausbau der Straßenverbindungen zum neuen Bahnhof und mit einem erheblichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs geleistet werden. Auf diese Weise ließen sich im Sinne von Baumeister zumindest die Schäden der beschlossenen Verlegung abmildern. Der Bahnhof sollte zumindest verkehrstechnisch wieder in die Stadt integriert werden.
Auch die Bewertung der architektonischen Gestaltung des Aufnahmegebäudes des neuen Bahnhofs legte die Stadtverwaltung in die Hände von Reinhard Baumeister. Am 28. November 1904 erstattete Baumeister zusammen mit dem Geheimen Baurat Haass aus Karlsruhe und dem bayrischen Oberregierungsrat Jäger ein Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personenbahnhofs[376]. Die Beurteilung der Effektivität der Räumlichkeiten richtete sich dabei nach zwei Kriterien, welche die Sachverständigen als konstituierend betrachteten. Zum einen den Faktor "Bequemlichkeit", zum anderen die Verkehrsanbindung. Das Verkehrszentrum Bahnhof, hatte die Aufgabe einer möglichst reibungslosen Vermittlung des Produktes Mobilität. Im Blick hatten die Sachverständigen dabei nicht so sehr die Einwohner der Stadt selbst, als "den nicht unwesentlichen Fremdenverkehr"[377]. In seiner Funktion als "Tor zur Stadt" diente der Bahnhof der Selbstdarstellung einer Stadt. Die Attraktivität eines Bahnhofs beinhaltete für Baumeister in erster Linie seine Funktionalität, die sich darin ausdrückte den Zeitaufwand zwischen Bahnhofsankunft und Zugabfahrt zu minimieren. Dem gleichen Zeck dienten die Überlegungen zur optimalen Struktur der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die Mietdroschken. Die Entfernung des Bahnhofs vom Zentrum bedingte eine Aufwertung des innerstädti-

375 StAK 1/H- Reg. A 2307 Siehe Ausführungen im später erstatteten "Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen- Bahnhofes" vom November 1904, S.8ff

376 StAK 1/H.-Reg. A 2307 Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen-Bahnhofes vom 28.11.1904

377 StAK 1/H.-Reg. A 2307 Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen-Bahnhofes vom 28.11.1904, S.3

schen Verkehrs. Deshalb war "auch der Beziehung zwischen diesen Fahrmitteln und den Bahnsteigen eine besondere Beachtung zuzuwenden"[378].
Die Vorschläge der Sachverständigen zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung des Personenumsatzes veränderten den Entwurf der Eisenbahnverwaltung durch eine Trennung der Reisenden und den Anbau einer Ausgangshalle. In den Planungen der Eisenbahningenieure war bis dahin ein einziger Tunnel zur Organisation des Zugangs zu den Gleisen vorgesehen. Dies bedeutete, dass Abreisende und Ankommende den Übergang vom Bahnhof zu der Gleishalle auf dem gleichen Weg zu bewerkstelligen hatten. Besonders in Hauptverkehrszeiten sahen die Sachverständigen daher die Gefahr einer gegenseitigen Behinderung der beiden Verkehrsströme. Zur Lösung derartiger unerwünschter Hindernisse, sollte die Bewegung zu den Gleisen von der Bewegung von den Gleisen durch die Anlage zweier Tunnels strikt voneinander getrennt werden.
Das Ziel einer Minimierung des Zeitaufwandes für die Reisenden konnte am besten durch eine Minimierung der Wege gewährleistet werden, welche die Reisenden auf ihrem Durchgang von den Gleisen zur Stadt zurückzulegen hatten. Die Haltestellen der Straßenbahn musste dementsprechend möglichst nahe an das Bahnhofsgebäude herangerückt werden. Baumeister wollte den Übergang vom Bahnhofsgebäude zur Straßenbahnhaltestelle mit dem Mittel eines geschützten Zwischenraums gestalten, einer "Ausgangshalle".
Zur Beurteilung der Raumplanung griff das Gutachten auf Vergleichszahlen von 11 deutschen Städten zurück. Allerdings schränkte Baumeister die Aussagefähigkeit der Statistik gleichzeitig ein, weil "zugleich der Reisetrieb der Bevölkerung, die Größe des Fremdenverkehrs in der Stadt, die Verteilung der Zugwechsel zwischen den einmündenden Bahnlinien, das Vorhandensein geschlossener Bahnsteigwarteräume u. in Betracht zu ziehen"[379] sei. Auf eine mathematische Formulierung des Bedarfs an Warte- und Wirtschaftsräumen in der angemahnten komplexen Form, verzichtete das Gutachten schließlich doch und begnügte sich mit einer Grobschätzung und einigen Verbesserungsvorschlägen. Unter anderem forderten die Sachverständigen eine Separierung des Bahnpersonals von den Reisenden durch die Schaffung eines eigenen Wirtschaftsraumes, einen besonderen Raum für festliche Empfangskomitees (Karlsruhe war schließlich Haupt- und Residenzstadt), sowie die Anlage eines separaten Damenzimmers. Der Rest des

---

378 StAK 1/H.-Reg. A 2307 Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen-Bahnhofes vom 28.11.1904, S.3

379 StAK 1/H.-Reg. A 2307 Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen-Bahnhofes vom 28.11.1904, S.6

Gutachtens beschäftigte sich mit der Frage der durch die neue Bahnführung entstehenden Straßenkreuzungen in den zentrumsferneren Stadtteilen. Hierbei wurden allerdings keine besonderen Schwierigkeiten festgestellt, da jederzeit bei Bedarf Unterführungen bzw. Überbrückungen den Verkehr vermitteln konnten.
Der Einfluss der Stadt auf die Gestaltung der Bahnhofsräumlichkeiten erwies sich als bescheiden. Die Eisenbahndirektion setzte unverändert auf den Entwurf ihrer Eisenbahningenieure und weigerte sich, die Veränderungsvorschläge der Stadtsachverständigen zur Kenntnis zu nehmen. Die zwei zentralen Abänderungen des Entwurfs, die Trennung der Reisenden und die Anlage eines geschützten Zwischenraumes zwischen Bahnhofsgebäude und Straßenbahnhaltestelle, wurden nicht realisiert.
Trotz der entmutigenden Erfahrungen der Stadtverwaltung bei den wiederholten Versuchen eine Mitsprache an der Realisierung des Bahnhofsprojektes zu erhalten, setzte die sie ihre Bemühungen fort. Am 30. Juli 1906 erging ein Stadtratsbeschluss, der die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen aufforderte, "das Stürzenacker'sche Bahnhofsprojekt (..) dem Stadtrat nochmals zur Einsicht zu übersenden, damit er in der Lage sei, nach Anhörung der "Künstler- Kommission" noch etwaige Aenderungen in Vorschlag zu bringen"[380]. Der Stadtratsbeschluss ging auf eine Initiative von Baumeister zurück, der den entsprechenden Antrag gestellt hatte. Nach den Kontroversen um die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes, enthielt der Antrag auf eine künstlerische Begutachtung und eventuelle Umgestaltung des Entwurfs von Stürzenacker eine unübersehbare Spitze gegen die Generaldirektion. Diese verstärkte sich noch, wenn man in Betracht zieht, dass der Entwurf des Karlsruher Architekten von den Ingenieuren und Architekten der Eisenbahndirektion in grundlegender Weise überarbeitet, d.h. nach eigenen Vorstellung entscheidend verändert worden war. Die schließlich verwirklichte Ausführung des Empfangsgebäudes geht auf zwei Techniker der Generaldirektion zurück[381]. Der Versuch Baumeisters die Stadt in die architektonische Gestaltung des Bahnhofs durch die Hintertür wieder einzubinden, scheiterte an der, nicht auf Kooperation ausgelegten Haltung der badischen Eisenbahndirektion, die den Entwurf und den Bau

380 StAK 1/H.-Reg. A 8508 Stadtratsbeschluß vom 26.6.1906

381 Es waren dies Oberbaurat Speer und Oberbauinspektor Weinbrenner. Siehe: Otto Linde (Regierungsbaumeister): "Der neue Personenbahnhof in Karlsruhe in Baden". in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.91-101, S.95

des Karlsruher Hauptbahnhofs als ihren alleinigen Einflussbereich definierte.
Die Stadt ließ Reinhard Baumeister für seine Verdienste noch zu Lebzeiten im Jahr 1912 eine besondere Ehre zuteil werden: die Benennung einer Strasse nach seinem Namen. Die Auswahl der Straße zeigte dabei eine gewisse Form von Humor und war voll von Symbolik. Die Hauptzufahrtsstrasse zum neuen Hauptbahnhof erhielt im Jahr 1912 die übliche Bezeichnung als "Bahnhofsstrasse". Damit verbunden war natürlich eine Umbenennung der bisherigen Bahnhofsstrasse am alten Bahnhof. Diese Notwendigkeit nutzten die Stadtväter. Der alte Bahnhof, für dessen Standort Baumeister sich so lange vergeblich ausgesprochen hatte, lag somit bis zu dessen endgültiger Liquidierung im Jahr 1968 an der Baumeisterstrasse.

7.8 Stadtvisionen

Die Organisation des städtischen Zusammenlebens bildete eines der drängensten gesellschaftlichen Probleme der Zeit der Hochindustrialisierung zwischen 1880 und 1920. Die Entstehung der wissenschaftlichen Disziplin "Städtebau" regierte auf ein objektiv und subjektiv bestehendes Bedürfnis nach verbesserter Lebensqualität in den Städten. Die Identifizierung der Problemstellungen ging einher mit einer kreativen Neudefinition von Stadt. Die Menschen schufen sich ihre Bilder einer idealen Stadt. Baumeisters wissenschaftlicher Ansatz aus den Ingenieurwissenschaften formulierte einen Ansatz, ein Stadtbild. Im weiteren sollen zwei andere Stadtbilder vorgestellt werden, die in einem engen Zusammenhang mit den Visionen der Stadtingenieure stehen. Trotz eines zeitlichen Abstands von nahezu 30 Jahren und einer sehr unterschiedlichen Herkunftsgeschichte, besitzen beide Stadtbilder doch Gemeinsamkeiten, die Konstituanten der modernen Stadtentwicklung bilden. Das eine entwickelt von einem Karlsruher Journalisten in der Anfangszeit des Konflikts um die Karlsruher Bahnhofsfrage im Jahr 1895; das andere von einem avantgardistischen Architekten in Frankreich im Jahr 1922.

7.8.1 Karlsruhe im 20. Jahrhundert

Im Oktober 1895 beschäftigte sich der Redakteur einer Lokalzeitung mit der Karlsruher Bahnhofsfrage. Er tat dies in einer ironischen Überhöhung. Der Redakteur schilderte einen Ausflug, den er zur persönlichen In Ansichtnahme der Verkehrsverhältnisse unternommen hatte. Während dieses Ausflugs wurde er von einer plötzlichen Übermüdung getroffen und schlief ein, nachdem er sich aus dem Verkehrsgewühl in eine Gastwirtschaft geflüchtet hatte. Hier nun begann er seinen Flug von der Gegenwart "in die Zukunft

und eine Art Fata morgana ließ mich ein Zukunftsbild schauen, das unsere Stadt in einem neuen Glanze erscheinen ließ"[382].
Doch zunächst von diesen luftigen Höhen in die Schilderung der Verkehrssituation der Gegenwart des Jahres 1895. Der Redakteur traf "wie gewöhnlich" auf eine geschlossene Bahnschranke. Vor dem Bahnübergang versammelte sich eine bunte Menge an Fuhrwerken aller Art und eine beachtliche Menge an Passanten. Alle warteten "geduldig, wie es einem Karlsruher geziemt". Das Massenerlebnis des Redakteurs war geprägt von negativen Emotionen. Eingekeilt in die Menge, die Sonne mitleidlos auf den Kopf brennend und vor die Alternative gestellt, entweder weiter zu warten oder den "gefahrvollen" und "beschwerlichen" Umweg über die Fußgängerunterführung zu wählen, floh der Journalist. Das Gegenbild einer kühlen Gastwirtschaft mit seiner Ruhe wirkte fast wie ein zeitloser Raum, ein Zwischenraum, der den Übertritt in die Vision ermöglichte.
Das 20. Jahrhundert zeigte eine blühende Stadt, von der sich der Träumende erst vergewissern musste, dass es sich um ein neues Karlsruhe handelte. Die Neuartigkeit bezog sich auf drei Elemente: die fehlende Hektik, die Sauberkeit und Repräsentation. Statt des alten Bahnhofs stand nun ein Prachtbau an anderer Stelle, wobei der Redakteur von einem Kopfbahnhof ausging. Das Gelände des alten Bahnhofs war in ein Luxusstadtteil umgewandelt worden: "Neue stattliche Häuser schmückten die breitangelegten Straßen". Die Bahnhofsneugestaltung hatte eine völlige Neugestaltung der Gesamtstadt zur Folge. In dieser Stadt waren die kleinwinkeligen Strassen und Arbeiterwohngebiete der Südstadt verschwunden. Statt dessen durchzogen breite Boulevards das Stadtgebiet. In ihnen floss ein ungehemmter Verkehr. Statt einer bunten Menge an Passanten, die sich durch die Strassen zwängte, wurde der Verkehr mittels der elektrischen Straßenbahn reibungslos organisiert. Auch die Rauchplage der Eisenbahn war gelöst und "die sonst rauchgeschwängerte Umgebung des Bahnhofs zeigte ein freundliches Bild". Statt Einheitsgrau herrschte nun ein farbiges Ensemble. Die Verlegung des Bahnhofs führte ebenfalls zu einer Lösung des Konflikt zwischen Wohnbebauung und Industrie. Die Fabriken waren entlang der Schienen in ein neues Industriegebiet im Osten der Stadt gewandert. Dort standen jetzt konzentriert moderne Industrieanlagen, die als wirtschaftliche Grundlage zur Großstadt gehörten.
Interessant an dieser ironisch- visionären Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage sind die Fragmente, aus denen das Bild einer modernen Stadt zusammengesetzt wird. Der Journalist eines Lokalblattes entwickelte sicherlich

382 Badische Presse vom 11.10.1895 "Karlsruhe im 20.Jahrhundert"

keine kreative oder avantgardistische Neubewertung der Stadtwahrnehmung. Er benutzte Fragmente, die ein Bestandteil des kollektiven Musters von Stadt waren. Zu den konstituierenden Elementen des "Stadtorganismus" der Zukunft gehörten:

- Neudimensionierte Verkehrswege, welche die Grundlage für eine hochorganisierte städtische Mobilität bildeten. Als Kriterium des Neuen fungierte die Geschwindigkeit und Reibungslosigkeit.
- Die chaotischen und beengten Wohnverhältnisse der Gegenwartsstadt wurden durch großzügig und repräsentativ angelegten Wohnstrukturen aufgehoben.
- Die Wahrnehmungsverhältnisse der Industriestadt gestalteten sich für den kritischen Betrachter als chaotisch, massenhaft, eintönig (rauchgeschwärzt) und unzumutbar (Rauch- und Staubverschmutzung). Dagegen wirkte die moderne Stadt der Zukunft freundlich, sauber und durchorganisiert.
- Die industrielle Basis der Gesellschaft wurde durch ihre Konzentration an der städtischen Peripherie dem Gesichtsfeld und damit der Wahrnehmbarkeit weitgehend entzogen. Die "Erfahrbarkeit" der Industriewelt reduzierte sich auf den direkten Arbeitskontakt bzw. die Existenz der industriellen Produkte.

7.8.2 Eine moderne Stadt für 3 Millionen Einwohner

Baumeister definierte die Stadt von ihrer Funktionalität her. Der Stadtraum konstituierte sich aus einem komplexen Nebeneinander von effizienten Infrastrukturelementen. Aus dieser Sicht des Stadt- Ingenieurs, des Technikers, blieben ästhetische Kriterien ausgespart. Baumeister postulierte die Übereinstimmung von Form und Inhalt und kritisierte die Vermengung von Stil- und Funktionsfragen: "so sollte man zurückkehren zu der wahrhaft künstlerischen Übereinstimmung zwischen Zweck und Ausstattung"[383]. Ein Elektrizitätswerk war eine moderne Industrieanlage und keine romanische Burg, ein Bahnhof eine Transitstation und kein Palast. Auf diese Weise definierte Baumeister Funktionalität zweifach: zum einen die Funktionsfähigkeit der "unsichtbaren Stadt", zum anderen die Definition der Bauformen über ihre Funktion. Infrastruktur, Technizität und Sachlichkeit bildeten die prägenden Elemente der Vorstellungen Baumeisters. Es war diese neue Wahrnehmung von Stadtraum, welche die größte Wirkung auf den städtebaulichen Diskurs der nächsten Jahrzehnte ausübte.

---

383 Reinhard Baumeister:"Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895, S.13

Die Vorstellungen Baumeisters kehrten in den Überlegungen der Architekturavantgarde der 1920er Jahre wieder. Auch über 40 Jahre nach Baumeisters Standardwerk aus dem Jahr 1876 fiel die Diagnose des aktuellen städtischen Zustands niederschmetternd aus: "Die Arbeit, die ungeheure Entwicklung der Städte werden nur vom Profit geleitet, gegen das Wohl der Menschen"[384]. LeCorbusiers erster großen Stadtentwurf, die „Stadt der Gegenwart mit drei Millionen Einwohner“ aus dem Jahr 1922[385], verarbeitete die von Baumeister angestoßene wissenschaftliche Diskussion[386].
LeCorbusier ging aus von der Diktion einer „Funktionellen Stadt“. Parallel zu Baumeister forderte LeCorbusier: „Der Städtebau kann nicht von ästhetischen Motiven bestimmt werden, sondern von funktionellen“[387]. Der Stadtraum reduzierte sich auf die Funktion weniger existenzieller Teilsysteme. Die rationelle Organisation dieser Teilsysteme war die eigentliche Aufgabe des Stadt- Architekten. Hierfür musste er auf der technologischen Höhe seiner Zeit sein. Die Stadt der Zukunft löste sich ab von der traditionellen Stadt. Die Jahrhundertwende erschien in dieser Interpretation als eine Phase des Übergangs zwischen zwei unterschiedlichen Wahrnehmungssystemen. „Wir stehen zwischen zwei Epochen, zwischen dem Vormaschinenzeitalter und dem Maschinenzeitalter“[388], verkündete LeCorbusier und griff damit die von den Stadt- Ingenieuren entwickelte Vorstellung der Stadt als einer Maschine auf.
Die Metaphorik der Stadt blieb ebenfalls die Gleiche. Der „Stadtorganismus“ lebte und entfaltete sich, d.h. er wies ein stetiges Wachstum auf. „Das Leben einer Stadt ist ununterbrochenes Geschehen, das sich durch die Jahr-

---

384 LeCorbusier 1937 zitiert nach: Thilo Hilpert:"Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen. Bedingungen, Motive, Hintergründe". Braunschweig 1978, S.51

385 Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente“. Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56)
Hilpert, Thilo: „Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen – Bedingungen, Motive, Hintergründe“. Braunschweig 1978

386 Cherry, Gordon Emanuel: "Städtebau um die Jahrhundertwende: Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau". Köln 1980
Fehl, Gerhard; Juan Rodriguez- Lores (Hg.): „Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau“. Köln 1980

387 Zitiert nach: Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente“. Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56), S.64

388 Zitiert nach: Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente“. Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56), S.30

hunderte manifestiert in materiellen Werken“[389]. Diese Forderung formulierte im Jahr 1933 die Charta von Athen, die als das Zentraldokument des modernen Städtebaus anzusehen ist. Der Forderungskatalog des Internationalen Kongresses für moderne Architektur liest sich über weite Strecken als eine aktualisierte Auflistung der Forderungen der Stadt- Ingenieure, wie sie Baumeister stellvertretend in den Jahrzehnten vor der Jahrhundertwende vertrat.

Im Abstand von 3 Jahrzehnten gestaltete LeCorbusier die Funktionalität der Stadt allerdings ins Extrem gesteigert. Im fundamentalen Gegensatz zu den Überlegungen von Baumeister setzte LeCorbusier auf eine weitere Verdichtung der Bevölkerung. Während Baumeister eine Beschränkung der Bauhöhe gefordert hatte, konzentrierte LeCorbusier die arbeitende Bevölkerung auf Wohnmaschinen[390] von enormen Ausmaßen. Wolkenkratzer von 250 Meter Höhe beherbergten 3- 4000 Einwohner. Dieser Gegensatz von Höhenbebauung zur von Baumeister favorisierten Flächenbebauung, von vertikaler Stadt zu horizontaler Stadt, blieb allerdings der einzige Gegensatz der Grundkonzeptionen. Die weiteren Grundsätze des Plans der 3 Millionen-Stadt entsprachen denen Baumeisters z.T. bis in die Formulierung hinein: Entlastung des Zentrums, Vermehrung und Beschleunigung des Verkehrs und Vermehrung der Grünflächen, ebenso wie die funktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Der Stadtraum wurde primär als Verkehrsraum aufgefasst, dessen Funktion in einer maximalen Beschleunigung der städtischen Mobilität bestand. LeCorbusier entwickelte hierfür ein komplexes System von Individual- und öffentlichem Nah- und Fernverkehr. Das Zentrum seiner Stadt bildete ein gigantisches Verkehrsterminal, das auf 6 Ebenen den Verkehr vermittelte. Auf Hochstraßen, die in einem Raster von 200/ 400 Metern angelegt waren, bewegte sich der Individualverkehr von Hindernissen ungehemmt in "Rennwagengeschwindigkeit" auf majestätischen Verkehrsschneisen. Die Trennung der verschiedenen Verkehrsformen vollzog sich auf verschiedenen geographischen Ebenen. Das Erdgeschoss blieb den Fußgängern vorbehalten, die sich in Grünflächen bewegen konnten, die insgesamt 88,6 % der Gesamtfläche der Stadt einnahmen. Der erste Stock gehörte dem Autoverkehr, die Untergeschosse den verschiedenen Formen des öffentlichen Mas-

---

389 Zitiert nach: Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente“. Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56), S.151

390 LeCorbusier sprach im Jahr 1922 ausdrücklich von "Wohnmaschinen". Siehe: Thilo Hilpert: „Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen – Bedingungen, Motive, Hintergründe“. Braunschweig 1978, S.126ff

senverkehrs. Corbusiers Stadtmodell von 1922 ist der konsequente Versuch einer Anpassung des Stadtraums an die Bedingungen des Verkehrs.
Was den Entwurf von LeCorbusier auszeichnete, war seine Bereitschaft bereits Vorgedachtes bis in die letzte Konsequenz zu Ende zu denken. Ob in Bezug auf eine unbegrenzte Mobilität oder die perfekte Wohnmaschine, Corbusier brachte die Denkmodelle der Stadtingenieure der Jahrhundertwende zu einem Endpunkt. Die Funktionalität in den Visionen Baumeisters bewegte sich noch auf ein Ziel hin, während sie im Entwurf der Drei- Millionen- Stadt zum Selbstzweck wurde. Funktionalität und Effektivität bestimmte das Leben der potentiellen Einwohner der Phantasiestadt bis in die letzten Bereiche der Privatheit. Keine der Wohneinheiten verfügte z.B. noch über eine eigene Küche oder Waschmaschine. Alle Versorgungssysteme wurden zentral gesteuert, die Vernetzung der einzelnen Einheiten verwirklicht.
Die Kritik an der aktuellen Krise der Stadt führte Baumeister als politisch und sozial streng konservativ denkenden Menschen in die Formulierung revolutionäre Sachpositionen. Sein Pragmatismus richtete sich nach der Funktionalität der Lösungsoptionen und nicht nach deren Herkunft. Die zuvor aufgezeigten Parallelen des wissenschaftlichen Diskurses in der Disziplin Städtebau über die Jahrzehnte zwischen 1870 bis in die 1930er Jahre, zeigen Baumeister als einen der Vordenker der architektonischen Moderne. Die Konsequenzen der zu Ende gedachten Funktionalisierung von Stadtraum bewegten sich in eine Richtung, mit der sich Baumeister wahrscheinlich nicht solidarisiert hätte. Aber Baumeister hat den Weg gewiesen in eine neue Stadtwahrnehmung: Die Stadt als Maschine.

8. In einfachen Formen soll das Bahnhofsgebäude gehalten sein[391]

Bereits bei Beginn der öffentlichen Erörterungen über die Karlsruher Bahnhofsfrage im Jahr 1882 forderte eine Petition der Handelskammer in Karlsruhe, "daß die Hauptstadt des Landes und die Residenz des regierenden Fürsten eine ihrem Range entsprechende Bahnhofanlage doch wohl sollte beanspruchen können"[392].

Nachdem im Jahr 1901 die Entscheidung nach langen Konfliktjahren für eine Verlegung und einen Neubau des Personenbahnhofs in Karlsruhe gefallen war, stellte sich die Frage nach der Gestaltung. Bahnhofsneubauten nahmen um die Jahrhundertwende den Rang von regionalen oder gar nationalen Prestigeobjekten an. Die Eröffnung des Frankfurter Bahnhofs im Jahr 1888 machte diese Dimension deutlich. Der neue Personenbahnhof wurde als der größte Bahnhof der Welt gefeiert. Die Reisenden und die Einwohner von Frankfurt bestaunten die Weite und den Luxus der Anlagen: "Sie blickten sich erstaunt in den Hallen um und schüttelten die Köpfe über einen derartigen Bauaufwand"[393]. Waren die neuerbauten Warenhäuser die Kathedralen des Konsums, wurden die Bahnhöfe zu den Kathedralen der Mobilität. Die architektonische Gestaltung der Bahnhofsanlagen wurde zum wahren Kernproblem der aktuellen Monumentalbaukunst verklärt. Das Zeitalter fand sich in diesem Bauwerk wieder: Der Bahnhof "ist denn auch im künstlerischen Sinn das bedeutungsvollste Wahrzeichen unseres Zeitalters des Verkehrs"[394].

Der Bahnhof vermittelt Mobilität. Mobilität aber ist Produkt eines technischen Prozesses. Die Eisenbahn produziert ein Massenprodukt, nämlich Transport und ist somit Teil des industriellen Systems. Im Bahnhof finden die Austauschprozesse der industriellen Produktion statt. Im Gegensatz zu anderen Industrieanlagen isolierte der Bahnhof den industriellen Raum nicht an der Peripherie der Städte. Er trug die industrielle Sphäre mitten in die

---

391 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 115.Sitzung vom 4.7.1906, S.17

392 Karlsruher Nachrichten 24.2.1882 "Bahnhoffrage"

393 Kyrieleis, Gisela:"Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof". In: „Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985", (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349, S.343

394 Karl Widmer: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". In: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur" 5/1905. Abgedruckt in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.82- 89, S.89

Städte hinein. Industrieller Raum und Stadtraum trafen direkt aufeinander. Hieraus ergab sich die Funktion der Bahnhöfe. Sie mussten den Stadtraum in den industriellen Transportraum transformieren und umgekehrt.
Die Bahnhofsanlage teilte sich in zwei Räume: das Empfangsgebäude und die Bahnsteighallen. Das Empfangsgebäude gehörte der Stadt an, was sich durch die traditionellen Architekturformen ausdrückte. Die Bahnsteighallen stellten technologische Spitzenprodukte aus Glas und Stahl dar, welche die Zeitgenossen allein aufgrund ihrer Dimensionen in Staunen versetzte. Wer den Zug verließ betrat diese phantastischen Hallenbauten, bevor ihn die traditionellen Architekturformen wieder in den Stadtraum zurück holten. Umgekehrt entließen die steinernen Eingangshallen den Eisenbahnreisenden in eine Welt aus Stahl und Glas.
Die Bahnsteighallen richteten in ihrem Design allein nach den Bedürfnissen des Verkehrs. Die Modernität des "Ingenieurbaustils" war Ausdruck reiner Funktionalität. Dagegen rief die Frage nach der Gestaltung der Empfangsgebäude eine heftige öffentliche Diskussion hervor. Handelte es sich bei dem Bahnhof um einen Zweckbau oder um einen Repräsentationsbau ? Richtete sich die Architektur nach der Funktion oder sollte das industrielle Gesicht der Moderne nach außen verborgen bleiben ? War das eigentliche Bahnhofsgebäude ein Werk des Architekten, des Künstlers, oder ein Werk des Ingenieurs ?
Der Karlsruher Personenbahnhof, der im Jahr 1913 in Betrieb genommen wurde, erhielt seine architektonische Bedeutung aus dem Versuch, neue Gestaltungsformen für die Bauaufgabe "Bahnhof" zu finden. Aus heutiger Perspektive wird der von dem Architekten Stürzenacker ausgearbeitete Entwurf in die "Bahnhofsbauten der Prämoderne"[395] eingeordnet. Diese Begriffswahl verdeutlicht seine Vorläuferfunktion, wobei die Einschätzung der architektonischen Leistung des Karlsruher Bahnhofs bis zu Enthusiasmus reichte: "Man könnte diese Karlsruher Schöpfung das Ideal des modernen Bahnhofs nennen"[396]. Als modernes Elemente erschien die Verbindung von Sachlichkeit und Monumentalität des Baus. Statt eines traditionellen Klassizismus, der in der Zeit des Jugendstils um die Jahrhundertwende bereits als unzeitgemäß und überladen empfunden wurde, betonten schon die ersten Vorarbeiten für den Karlsruher Bahnhof seine einfachste Formensprache. Die Moderne begann, ihre eigenen Ausdrucksformen zu suchen.

395 Manfred Berger: "Historische Bahnhofsbauten III. Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen". Berlin 1988, S.124

396 Manfred Berger: "Historische Bahnhofsbauten III. Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen". Berlin 1988, S.131

Dem Bahnhof als Inkarnation der Moderne, wo die Expansion und Beschleunigung der Mobilität für die Menschen greifbar wurde, kam bei diesem Selbstfindungsprozess eine besondere Bedeutung zu. In der Architektur des Bahnhofs materialisierte sich das kollektive Unbewusste der Zeit. Die Auseinandersetzung um die Gestaltung der Verkehrsanlagen war somit auch ein gesellschaftlicher Selbst- Verständigungsprozess.
Der Bahnhofsneubau fand aber nicht nur Bewunderer, sondern er traf auch auf vehemente Kritik. Der "prämoderne Bahnhof" war den einen nicht modern genug, den anderen bereits zu modern. In der Bevölkerung verbreitete sich ein wenig schmeichelhafter Spitzname: Villa Duck Dich[397], womit sein massives, schmuckloses Äußeres persifliert wurde. Eine Lokalzeitung fasste den ersten Eindruck eines Großteils der Karlsruher Einwohner beim Anblick des neuen Bahnhofs folgendermaßen zusammen: "Betonen wollen wir jedoch, daß wir uns unter einem 32 Millionen- Bahnhof etwas ganz anderes vorgestellt haben"[398].
Und tatsächlich entzündete sich an der Frage der Gestaltung des neuen Karlsruher Personenbahnhofs eine öffentliche architektonische Grundsatzdebatte. Dieser fundamentale Diskurs zu den Gestaltungskriterien städtischer Verkehrsbauten und- Räume nahm seinen Anfang in der Ausschreibung eines Wettbewerbs unter den deutschen Architekten zur Fassadengestaltung.

8.1 Der Architektenwettbewerb

Die Bedeutung des Bahnhofs als Verkehrsmittelpunkt der Stadt und seine Definition als modernes Stadttor rückten die architektonische Gestaltung der Bahnhofsanlagen in den Mittelpunkt stadtplanerischer Überlegungen. Durch den Bahnhof betrat der Reisende die Stadt und durch den Bahnhof verlies er sie wieder. Der erste Eindruck erfolgte über den Bahnhof als Vermittler städtischer Realität. Um hier eine Quantifizierung zu ermöglichen: Im Fall von Karlsruhe handelte es sich um ca. 2,2 Millionen Reisende in den Jahren um 1910. Ein Großteil hiervon entfiel zwar auf Pendler- und Freizeitverkehr, also Lokalverkehr, aber der regionale-, nationale und internationale Verkehr spielte eine nicht zu unterschätzende Rolle. Karlsruhe bildete im Eisenbahnnetz einen Verkehrsknotenpunkt von internationaler

---

397 Badischer Beobachter vom 22.10.1913 "Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofs"
Badische Presse vom 23.10.1913 "Die Inbetriebnahme des neuen Karlsruher Personenbahnhofs"

398 Volksfreund vom 20.10.1913 "Der neue Karlsruher Personenbahnhof"

Dimension: Es lag als Durchgangsstation und Kreuzungspunkt zweier „Weltverkehrsstrassen", der Linien Frankfurt Basel und Paris- München.
Stadtrat und Bürgerschaft forderten daher eine angemessene Lösung der Frage unter dem Hinweis auf die Funktion von Karlsruhe als Haupt- und Residenzstadt des Großherzogtums Baden. Angemessen bedeutete in diesem Fall, dass der zukünftige Personenbahnhof dem städtischen Repräsentationsbedürfnis zu entsprechen hatte. Das Selbstverständnis der Stadtverwaltung und der Bürger definierte Karlsruhe als eine moderne und expansive Großstadt und dies sollte der Bahnhof vor allem symbolisieren. In einem Artikel der Deutschen Bauzeitung zu den Planungen der Karlsruher Verkehrsanlagen aus dem Jahr 1902 transportierte der projektierte Bahnhofsneubau genau dieses anvisierte Image des Aufbruchs: „Nachdem dieser Aufschwung zu Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts eingetreten war, ist die ehemals so stille Hauptstadt des badischen Landes in beständigem Wachstum verblieben"[399].
Dem Anspruch an die Gestaltung der Bahnhofsgebäude stand die Routine der Eisenbahnverwaltung entgegen. Die staatliche Verwaltung hatte die Planung und Durchführung aller Hochbauten der badischen Eisenbahn bei ihrer eigenen Bauabteilung monopolisiert. Die im Staatsdienst verbeamteten Ingenieure und Techniker der Generaldirektion beanspruchten nun auch die gesamte Konzeption, Planung und Durchführung der neuen Karlsruhe Bahnanlagen, einschließlich des Empfangsgebäudes für sich. Die architektonischen Optionen der Bauabteilung hielten sich allerdings in engen Grenzen an eine strikt traditionelle Formgebung. Der Leiter der Bauabteilung legte im Jahr 1903 einen eigenen Entwurf vor[400]. Dieser Entwurf war noch ganz dem klassizistischen Ideal verbunden und wurde als nicht mehr zeitgemäß abgelehnt.
Der Verband der deutschen und badischen Architekten und Ingenieure brachte in dieser Situation einen neuen Vorschlag ein. Wie bereits bei anderen Bahnhofsprojekten im Deutschen Reich, sollte ein Wettbewerb unter den deutschen Architekten ausgeschrieben werden. Diese Initiative wurde von der Karlsruher Stadtverwaltung und einer Anzahl von Landtagsabge-

---

399 Schulz, Otto: "Neue Karlsruher Verkehrsanlagen". in: Deutsche Bauzeitung, Nr.32, April 1902. Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.73-79, S.73

400 Martin, Egon: "Der Karlsruher Hauptbahnhof und seine Umgebung. Eine historische Rückblende mit einem Ausblick auf die 90er Jahre". in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.49-57, 53ff

ordneten unterstützt[401]. Die badische Eisenbahnverwaltung erklärte sich schließlich bereit, einen derartigen Wettbewerb auszuschreiben.
Am 15. November 1904 veröffentlichte die Eisenbahnverwaltung das „Programm für die Bearbeitung der Fassaden- Entwürfe zu einem neuen Aufnahmegebäude im Bahnhof Karlsruhe“[402]. Der national beschränkte öffentliche Wettbewerb bezog sich ausschließlich auf die Fassadengestaltung. Der Grundriss der Anlage wurde von den Ingenieuren der Generaldirektion detailliert vorgegeben und musste von den Architekten als Grundlage ihres Entwurfes anerkannt werden. Einen weiteren Fixpunkt der Ausschreibung bildete eine Kostengrenze. Die Gesamtkosten wurden auf maximal 1,1 Mio. Mark festgesetzt. Zur Überprüfung der Einhaltung des Kostenansatzes musste jedem Wettbewerbsbeitrag ein summarischer, revisionsfähiger Kostenvoranschlag beigegeben werden. Die öffentliche Ausschreibung bedeutete allerdings nicht, dass sich die Eisenbahnverwaltung von ihrem Alleinanspruch auf die Gestaltung der Hochbauten definitiv verabschiedet hatte. Unter Punkt 5 der Bedingungen formulierte die Generaldirektion ihre Ansicht zu Sinn und Zweck des Wettbewerbs: „Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe werden Eigentum der Großh. Generaldirektion, der die beliebige Benützung für die Bauausführung freisteht“[403]. Damit verbleib die gesamte Planung und Ausführung des Karlsruher Personenbahnhofs weiterhin allein in der Hand der Bauabteilung der Generaldirektion. Die Eisenbahnverwaltung verpflichtete sich nicht dazu, einen der preisgekrönten Entwürfe zu realisieren. Statt dessen behielt sie sich vor, sich nach Belieben aus den Entwürfen der freien Architekten zu bedienen.
Das Programm sah die Vergabe von vier Preisen vor: einem ersten, einem zweiten und zwei dritten Preisen. Die Dotierung belief sich auf 5000 Mark für den ersten, 3000 Mark für den dritten und je 1500 Mark für die beiden dritten Preise. Die Gesamtpreissumme von 11000 Mark kam bindend zur Verteilung. Die Zahl und Dotierung der Preise konnte vom Preisgericht einstimmig abgeändert werden. Die Generaldirektion behielt sich vor, über die ausgezeichneten Arbeiten auch weitere Entwürfe je nach Bedarf für die Summe von 800 Mark anzukaufen.

401 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 115.Sitzung vom 4.7.1906, S.20

402 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 1, S.123-124

403 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 1, S.123-124, S.124

Die Einschätzung des Architektenwettbewerbs war entsprechend der Vorgaben der Ausschreibung vor allem in Kreisen der angesprochenen deutschen Architekten ambivalent. In dem Fachorgan „Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur", betonte ein Artikel zur Karlsruher Fassadenkonkurrenz die negativen Rahmenbedingungen der Ausschreibung. Der Architekturprofessor Widmer kam zu dem Resultat: „Es war keine Ideenkonkurrenz"[404]. Zu sehr waren die Architekten durch die detaillierten Vorgaben der Verwaltung gebunden, um zu kreativen Neuentwicklungen zu gelangen. Dennoch zog der Verband der Deutschen Architekten und Ingenieure eine insgesamt positive Bilanz. Die Nachteile wurden durch die Vorteile aufgewogen. Die positive Gesamtwertung kam zu einem großen Teil nicht durch die Analyse von Fakten zustande, sondern durch eine Formulierung von Erwartungen. Der Karlsruher Fassadenkonkurrenz wurde eine „prinzipielle Bedeutung als Wendepunkt in der Geschichte unserer öffentlichen Kunstpflege"[405] zugeordnet. Allein die Tatsache, dass die badische Regierung von ihrer üblichen Vorgehensweise abgewichen war, bedeutete einen Aufbruch und zeigte, "wie berechtigt die Forderungen derer waren, die einen Bruch mit dem alten bureaukratischen System"[406] waren. Mit diesem ersten Wettbewerb sollte die architektonische Gestaltung von öffentlichen Bauten von der Zuständigkeit der Staatsverwaltung und ihrer Bauabteilungen in einen freien künstlerischen Wettbewerb überführt werden. Statt der Ingenieure und Architekten im Staatsdienst, würde zukünftig der freie Architekt den öffentlichen Raum gestalten. Statt einer statischen und an traditionellen Formen gebundene „akademische Architektur"[407], erhofften sich die „modernen" Architekten den Durchbruch zu kreativen und avantgardistischer Architektur. Öffentliche Großaufträge waren hierbei entscheidende Weichenstellungen. Der Karlsruher Fassadenwettbewerb sollte der modernen Architektur zum Durchbruch verhelfen und zu einer Neubelebung der

---

404 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905. Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S. 82-89, S.82

405 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S. 82-89). S.82

406 Badische Landeszeitung vom27.3.1905 "Die Karlsruher Bahnhof- Konkurrenz"

407 Martin, Egon: "Der Karlsruher Hauptbahnhof und seine Umgebung. Eine historische Rückblende mit einem Ausblick auf die 90er Jahre". in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.49-57, 53

öffentlichen Bautätigkeit beitragen. Aufgrund des Ausschreibungstextes mutet die Feststellung des Architektur- Fachorgans wie ein verzweifelte Appell an: „Die Konkurrenz hat also ein positives Resultat ergeben, das jeden Zweifel, welchem Künstler für die praktische Ausführung der Vorzug gebührt, ausschliesst“[408].
Doch zunächst zurück zum weiteren Verlauf des Architekturwettbewerbs. Am 16. und 17. März 1905 tagte in Karlsruhe das Preisgericht[409]. Unter den 10 anwesenden Preisrichtern stellte die Generaldirektion mit Generaldirektor Roth und drei weiteren Mitgliedern der Bauabteilung insgesamt vier Preisrichter[410]. Auf die Ausschreibung waren 79 Entwürfe deutscher Architekten bei der Generaldirektion eingegangen, die nun anonym mit einem Kennwort verzeichnet der Begutachtung unterzogen wurden. Nach drei Rundgängen hatte sich die Zahl der noch im Wettbewerb befindlichen Arbeiten auf 13 reduziert. Über diese 13 Entwürfe wurden Gutachten von 10-15 Zeilen angefertigt, die nur eine oberflächliche Besprechung und Wertung der Arbeiten enthielten.
Nach zwei Tagen kam das Preisgericht zu dem Urteil, dass keiner der eingereichten Entwürfe der Fassadenkonkurrenz "in allen Beziehungen den Anforderungen und Bedingungen des Preisausschreibens"[411] entsprach. Die vier Preise wurden ausdrücklich an die relativ besten Entwürfe vergeben. Bei der Bewertung und vor allem Formulierung des Ergebnisses zeigte sich deutlich der Einfluss der Eisenbahnverwaltung , die ihr personelles Gewicht im Preisgremium mit 40 % der Gutachter nutzte, um eine Bindung an einen der Entwürfe zu vermeiden. Mit den Formeln "relativ" und "in allen Beziehungen", gelang es der Generaldirektion die Konsequenzen aus dem Wettbewerb offen zu halten.

---

408 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)“, Karlsruhe 1988, S. 82-89), S.82

409 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130

410 Die Preisrichter waren: Oberbaurat Professor Warth/ Karlsruhe, Stadtbaurat Strieder/ Karlsruhe, Geheimer Oberbaurat Eggert/ Berlin, Professor Fischer/ Stuttgart, Professor von Thiersch/ München, Königlicher Baurat Professor Stier/ Hannover, Geheimrat Roth/ Karlsruhe, Baudirektor Wasmer/ Karlsruhe, Oberbaurat Ziegler/ Karlsruhe, Oberbaurat Gernet/ Karlsruhe

411 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130, S.129

Unter den Siegerentwürfen konzentrierte sich das Interesse auf zwei Arbeiten Karlsruher Architekten: Hermann Billing und August Stürzenacker.

8.1.1 Zeichen Lokomotive - Der Siegerentwurf von Billing/ Vittali

Der erste Preis ging an die aus Karlsruhe stammenden Architekten Hermann Billing und Wilhelm Vittali. Unter dem Kennwort "Zeichen Lokomotive" vermerkte das Gutachtergremium eine "geschlossene und charaktervolle Wirkung". Besonders beeindruckt zeigten sich die Gutachter von den harmonischen Proportionen des Entwurfs und seiner "monumantalen Durchbildung"[412]. Dagegen übte das Gremium Kritik an dem Kostenentwurf von Billing/ Vittali und kam zu dem Schluss: "Der für die Schalterhalle und deren Aufbau mit 50 M pro Quadratmeter angenommene Betrag erscheint zu gering". Die Arbeit erfüllte somit nicht die entscheidende finanzielle Vorgabe des Programms, die Limitierung der Kosten auf 1,1, Millionen Mark. Einen weiteren Erfolg konnte Hermann Billing mit dem Ankauf eines zweiten Entwurfs durch die Eisenbahnverwaltung verzeichnen. Die Arbeit "Platzkarte 3043" konnte wegen grundsätzlicher Abweichungen vom vorgegebenen Grundriss allerdings nicht als preiswürdiger Beitrag gewertet werden. Die Gutachter zeigten sich dennoch von der künstlerischen Ausgestaltung des Entwurfs besonders beeindruckt. In ästhetischer und kreativer Umsetzung der Bauaufgabe ragte dieser Entwurf aus den anderen 78 eingereichten Arbeiten heraus.
Die Reaktionen auf den Entwurf von Billing in der Fach- und der Lokalpresse waren enthusiastisch. Besondere Beachtung fand die harmonische Gesamtwirkung. Billing versuchte die vorgegebene Dreiteilung der Anlage in Bahnhofshalle, Fürstenbau und einen Nebenbahnhof durch architektonische Mittel wieder aufzuheben und sie zu einem geschlossenen Ganzen zu integrieren. Durch eine klassisch strenge Formenwahl erreichte der Entwurf eine monumentale Außenwirkung. Das Zentrum der Bahnhofsanlage bildete ein überragender Kuppelbau, während die Eingangshalle des Fürstenbaus und ein am entgegengesetzten Ende installierter Uhrenturm an den jeweiligen Seitenenden Gegenakzente setzten. Inhalt und Form fanden so in der

412 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130, S.126 "Zeichen Lokomotive"

Bewertung zu einer "logischen Übereinstimmung"[413], der innere Organismus und die äußere Erscheinung entwickelten sich ohne Widersprüche.
Ein weiterer Aspekt beherrschte den öffentlichen Diskurs: Die Selbständigkeit der künstlerischen Bearbeitung. Billing verwarf die historisierende Aneignung vergangener architektonischer Formensprachen und versuchte eine der Gegenwart entsprechende Formensprache zu entwickeln. Der Bahnhof wurde nicht nur als ein modernes Bauwerk interpretiert, sondern auch als kreative Herausforderung an die Gestaltungsmöglichkeiten der Gegenwart. Die Modernität der Entwurfsarbeit und die Kreativität und Individualität der Lösungskonzepte beeindruckte: "So fordert eine so ganz aus modernen Bedingungen herausgewachsene Aufgabe wie die eines Bahnhofs die schöpferische Hand eines modern empfindenden Architekten"[414].
Hermann Billing repräsentierte eine neue Generation von Architekten nicht nur in der Formensprache, sondern auch durch ein neuartiges Selbstverständnis. Entsprechend seiner Identität als "Künstlerarchitekt" strebte Billing ein Gesamtkunstwerk an. Bereits in seiner Tätigkeit als Architekt wies Billing ein äußerst breites Spektrum an Arbeitsgebieten auf. Neben Wohn- und Geschäftshäusern entwarf er öffentliche Gebäude, aber auch Brücken und Industrieanlagen. Billings Tätigkeit beschränkte sich nicht auf das Entwerfen baulicher Formen, er trat ebenso als Innen- und Gartenarchitekt, wie als Schöpfer von kunstgewerblichen Gegenständen in Erscheinung. Darüber hinaus umfasste sein Werk auch Aquarelle, Radierungen, Plastiken und Gemälde.
Die künstlerische Orientierung des im Jahr 1867 in Karlsruhe geborenen Hermann Billing, zeigte bereits sein Besuch der Kunstgewerbeschule in Karlsruhe in den Jahren 1884/85[415]. Nach dem Militärdienst schrieb sich Billing für vier Semester an der Technischen Hochschule in Karlsruhe für das Fach Architektur ein. Von den an der Fakultät für Architektur vorherrschenden traditionellen Lehrinhalte zeigte sich der Student wenig beeindruckt. Vor allem die zu dieser Zeit dominierende akademische Ausrichtung auf einen dogmatischen Historismus und die Stilübungen, bei denen Entwürfe nach einem bestimmten vorgegebenen Stil der Vergangenheit zu ges-

413 Karlsruher Zeitung vom 27.3.1905 "Die Fassadenentwürfe für den neuen Hauptbahnhof"

414 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S. 82-89), S.85

415 Biographische Daten nach: Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau/ Universität Karlsruhe. Bestand Hermann Billing

talten waren, entsprachen nicht den Vorstellungen von Billing. Seine Suche nach einer zeitgemäßen, modernen Formensprache führte ihn zunächst in die Reichshauptstadt Berlin. Seine dortige Berührung mit avantgardistischen Architekturkonzepten prägte seine weitere fachliche Entwicklung. Im Jahr 1892 kehrte Billing nach Karlsruhe zurück und begann seine Tätigkeit als freier Architekt. Im gleichen Jahr 1892 berichtete zum ersten Mal das Architektur- Fachorgan "Deutsche Bauzeitung" von dem Talent. Trotz seiner zwiespältigen Erfahrung mit dem akademischen Lehrbetrieb, nahm er im Jahr 1901 zuerst als Lehrbeauftragter, im Jahr 1903 schließlich als Professor an der Akademie der bildenden Künste in Karlsruhe eine Lehrtätigkeit auf. Als der Lehrstuhlinhaber für Baukonstruktion und Entwerfen bürgerlicher Wohn- und Geschäftshäuser an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, Ratzel, im Jahr 1906 erkrankte, erweiterte Billing als Lehrstuhlvertreter seinen Tätigkeitsbereich. Im Jahr darauf wurde Billing offiziell als Professor an die Technische Hochschule berufen. Die Professur nahm Billing von 1907 bis 1935 wahr.
Der Gewinn der Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Personenbahnhof im März 1905 bedeutete für Billing einen Durchbruch, nachdem er bis dahin hauptsächlich für private Kunden mit den Entwürfen von Wohn- und Geschäftshäusern tätig war. Der Bahnhofsneubau bot ihm erstmals die Chance seine Vorstellungen moderner Architektur im Großmaßstab zu realisieren. Seine Integration in die Kunstszene der Landeshauptstadt schien ihn für die Aufgabe zu prädestinieren.

8.1.2 Karlsruhe 1750- 1800 - Der Entwurf von August Stürzenacker

Der zweite dritte Preis ging an den Entwurf "Karlsruhe 1750- 1800" des ebenfalls in Karlsruhe ansässigen Professors an der Kunstakademie, August Stürzenacker. Das Kennwort hatte programmatischen Charakter. Stürzenacker entwickelte sein Konzept des neuen Karlsruher Personenbahnhofs als Wiederaufnahme barocker Stilelemente, wie sie in der Gründungszeit Karlsruhes angewandt worden waren. Die Stilwahl des Neobarock fand im Gutachtergremium keine ungeteilte Anerkennung. Im Gegenteil bezeichnete das Kurzgutachten über den Entwurf von Stürzenacker diese Wahl als zweifelhaft[416]. Die äußere Gestaltung im Neobarock wurde als unangemessen

416 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130, S.126 "Karlsruhe 1750-1800"

für die aus modernen Bedürfnissen heraus entstandene Bauaufgabe eines Bahnhofs bezeichnet. Dagegen beeindruckte der Stürzenackersche Entwurf durch seine Klarheit und Schlichtheit, die ohne gekünstelte Versuche dennoch wirkungsvoll die Monumentalität zu gestalteten. Die Besprechungen des Entwurfs in der Lokalpresse schlossen sich der Kritik an der Stilwahl an. Stürzenacker hatte die Vorgaben des Grundrisses durch eine Auflösung in drei funktional und stilistisch voneinander getrennte Gebäudeteile verarbeitet. Es war aber dieser barockisierende Stilpluralismus, der den Spott der Anhänger der modernen Architektur provozierte: "Der Fürstenbau lehnt sich an die hießige Schloßarchitektur an, das Aufnahmegebäude ist Louis seize, der Nebenbahnhof Empire: Stile welche im Architekturbild von Altkarlsruhe vorherrschen"[417]. Die Aufnahme der Formensprache der Vergangenheit wurde gerade an einem Gebäude, dessen Zweck unleugbar ein moderner war, fragwürdig. Die Problematik, ob ein industrieller Raum im Jahr 1905 noch mit der architektonischen Semiotik des 18. Jahrhunderts verkleidet werden konnte, wurde anhand des Entwurfs von Stürzenacker offenkundig und akut.
August Stürzenacker hatte als zweiter Beamter des städtischen Hochbauamtes bereits einige größere öffentliche Aufträge erhalten und ausgeführt. Das Elektrizitätswerk der Stadt Karlsruhe, das im Jahr 1900 erbaut wurde, trug die Handschrift von Stürzenacker. Ebenso die Verwaltungsbauten des im Jahr 1902 eröffneten Rheinhafens. Beide Bauaufgaben hatten eines gemeinsam: Die Industrieanlagen des Rheinhafens und die elektrische Zentrale waren von ihrem Zweck und ihrem Inhalt modern. Stürzenacker löste das Problem der architektonischen Umhüllung der elektrischen Generatoren auf traditionelle Weise: durch ihre Verhüllung. Das Elektrizitätswerk nahm die Form einer mittelalterlichen Burganlage an, während der Hafendirektor quasi als Ritter auf seiner Verwaltungsburg residierte. Beide Lösungskonzepte führte Stürzenacker solide, aber nicht originell aus. Im Gegensatz zu dem exzentrischen Billing, stand Stürzenacker für genau den akademischen Historismus, den Billing in seiner Studienzeit an der Technischen Hochschule vorgefunden hatte.
Stürzenackers neuestes Projekt orientierte sich wie seine Vorgänger an einer althergebrachten Formensprache. Mit Rundtürmen und verzierten Giebeln wirkte die neuerbaute Schule fast wie ein romanischer Sakralbau. Es war diese kurz zuvor eröffnete Schillerschule, in deren Räumlichkeiten die Ausstellung der Wettbewerbsentwürfe für den Karlsruher Hauptbahnhof ausge-

417 Karlsruher Zeitung vom 28.3.1905 "Die Fassadenentwürfe für den neuen Hauptbahnhof"

stellt wurden. Wer die Ausstellung der Bahnhofsentwürfe besuchte, konnte sich an Ort und Stelle eine Vorstellung von der Architektursprache Stürzenackers machen. Die hervorstechendste Eigenschaft des Architekten beschrieb der Karlsruher Landtagsabgeordnete Binz: "Er hat insbesondere das Projekt und die Voranschläge zu unserer neuen Schillerschule in der Oststadt aufgestellt, er hat auch das ganze ausgeführt, und zwar zur Zufriedenheit der Fachmänner und Nichtfachmänner. Was aber besonders bemerkenswert erscheint, ist, daß er überall die Voranschläge nicht nur äußerst gewissenhaft aufgestellt hatte, sondern daß noch erhebliche Ersparnisse erzielt werden konnten"[418]. August Stürzenacker als Architekt mit folgenden Eigenschaften bezeichnet: solide, verlässlich und sparsam.

8.1.3 Ein voller und unanfechtbarer Sieg

Das Ergebnis des Fassadenwettbewerbs kommentierte die Fachpresse enthusiastisch: "Mit dem ersten Preis hat eine hervorragende Leistung moderner Architektur einen vollen und unanfechtbaren Sieg errungen"[419]. Der Architektenwettbewerb kulminierte in einer Konfrontation zwischen Anhängern einer modernen Architektur und Vertretern des traditionellen Klassizismus. Die Auseinandersetzung konnte in August Stürzenacker und Hermann Billing personifiziert werden. Hermann Billing galt als das hoffnungsvollste Talent einer avantgardistischen Architektur in Baden. Die Vertreter der Moderne setzten nun große Hoffnungen in die erste Realisierung eines öffentlichen Großprojekts durch Billing. "Abgesehen von der architektonischen Wichtigkeit der Aufgabe hatte diese Konkurrenz auch eine prinzipielle Bedeutung als Wendepunkt in der Geschichte unserer öffentlichen Kunstpflege"[420]. Der Klassizismus wurde als "Lüge" klassifiziert, "je unmittelbarer sie an irgend einen aus älteren Kulturbedürfnissen hervorgegangenen Typus (..) erinnert"[421]. Ein Bahnhof stellte eine moderne Kulturaufgabe dar, die nach kreativen Neuschöpfungen verlangte. Dagegen stand

---

418 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.8

419 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S. 82-89). S.82

420 ebd.

421 Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S. 82-89). S.85

eine handwerklich gediegene, aber nicht originelle Leistung, welche die Tradition öffentlicher Bauaufträge fortsetzte.

8.2 Die Reaktion der Stadtöffentlichkeit

Im direkten Anschluss an die Entscheidung des Preisgerichts wurden die eingesandten Entwürfe programmgemäß der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Vom 22. März bis 4. April standen die Skizzen dem Karlsruher Publikum zur Besichtigung zur Verfügung. Bereits am 21. März informierte sich der Karlsruher Stadtrat und die städtischen Oberbeamten über das Ergebnis der Fassadenkonkurrenz. Der Generaldirektor der badischen Eisenbahn, Roth, führte die städtische Delegation selbst durch die Ausstellung. Innerhalb der Stadtöffentlichkeit fand die Fassadenkonkurrenz nur eine begrenzte Aufmerksamkeit. Der Wettbewerb beschäftigte „alle Kreise, deren Interessen mit der Kunst irgend welche Fühlung haben“[422]. Der größere Rest der Bevölkerung nahm die Fassadenkonkurrenz allenfalls zur Kenntnis. Die Lokalpresse beschränkte sich auf die Bekanntgabe der Dauer und der Öffnungszeiten der Ausstellung und auf einen Kurzbericht zum Besuch der städtischen Delegation. Eine Besprechung oder eine über das Allgemeine hinausgehende Bewertung fand mit einer Ausnahme nicht statt[423]. Für die städtische Öffentlichkeit war die Tatsache der Bahnhofsverlegung und der Neubau ausschlaggebend. Die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes, d.h. die ästhetische Seite des Projekts, seine Einfügung in den Stadtraum, traf demgegenüber auf kein besonders breites Interesse.

8.3 Welcher Bahnhofsentwurf wird realisiert?

Nach dem Ergebnis der Fassadenkonkurrenz schien die Entscheidung zugunsten der Realisierung des Entwurfs von Billing gefallen zu sein. Selbst die offizielle Karlsruher Zeitung brachte am 28. März 1905 eine Besprechung der Konkurrenz durch den Architekturprofessor Widmer, der seine Betrachtungen schloss: „Damit ist ausgesprochen, welchen von den Entwürfen der Vorrang gebührt“[424]. Die nächsten Monate vergingen allerdings, ohne dass in der Angelegenheit ein Fortschritt erkennbar wurde. Im Gegen-

---

422 Badische Landeszeitung vom 27.3.1905 „Die Karlsruher Bahnhofskonkurrenz“

423 Die Ausnahme war: Professor Karl Widmer. Er veröffentlicht zwei Besprechungen:
Badische Landeszeitung vom 27.3.1905 „Die Karlsruher Bahnhofskonkurrenz“
Karlsruher Zeitung vom 27.3.1905 „Die Fassadenentwürfe für den neuen Hauptbahnhof“

424 Karlsruher Zeitung vom 27.3.1905 „Die Fassadenentwürfe für den neuen Hauptbahnhof“

teil tauchten in der Öffentlichkeit Gerüchte über neue Aktivitäten der Generaldirektion auf. Die Eisenbahnverwaltung sei dabei, einen eigenen Entwurf auszuarbeiten. Der Badische Architekten und Ingenieurverein reagierte als erstes auf die Gerüchte um einen Eigenentwurf der Generaldirektion. Auf seiner Hauptversammlung im August 1905 beschloss der Verein ein Gesuch an die Eisenbahnverwaltung. Darin forderte er Aufklärung über den weiteren Fortgang des Bahnhofsneubaus[425]. Diese Anfrage blieb unbeantwortet. Am 11. Dezember 1905 richtete der Verein daraufhin eine Eingabe an das Staatsministerium sowie die Generaldirektion, um seinem Anliegen Nachdruck zu verleihen. Hierin betonte der Verein nochmals, dass der Entwurf von Billing/ Vittali die ungeteilte Unterstützung der deutschen Architekten gefunden habe. Der Verband Deutscher Architekten und Ingenieure als nationaler Dachverband „habe es sich zur Aufgabe gemacht, überall dahin zu wirken, daß die Sieger der Wettbewerbe auch mit der Ausarbeitung der Ausführungspläne betraut werden sollten“[426]. In den letzten Jahrzehnten hatte sich bei öffentlichen Bauten sich eine zweifelhafte Praxis eingeschlichen: In Architekturwettbewerbe lieferten freie Architekten die Ideen, während die Ausführung der Bauten von staatlichen Bauabteilungen übernommen wurde. Hierbei kam es zu einer sehr freizügigen Nutzung der Wettbewerbsentwürfe durch die Techniker der Staatsverwaltung. Der Wortlaut des Programmentwurfs des Karlsruher Architektenwettbewerbs ließ eine ähnliche Praxis erwarten, bzw. aus Sicht der Architektenverbände befürchten.
Die Generaldirektion beantwortete die Eingabe in aller Klarheit und Offenheit. Es habe nie die Absicht bestanden, einem der preisgekrönten Architekten die Ausarbeitung des Projekts zu übergeben. Die Generaldirektion sah in einem solchen Vorgehen ein unzulässiges übergehen ihrer eigenen technischen Hilfskräfte. Statt dessen sei nun ein eigener Entwurf durch das Baubüro der Direktion ausgearbeitet worden, der verwirklicht werden sollte. Das Fachorgan der deutschen Architekten, die „Deutsche Bauzeitung“, antwortete mit einer offenen Polemik auf das Vorgehen der badischen Staatseisenbahn[427]. Die Bauzeitung stellte zunächst den prinzipiellen Charakter des Karlsruher Vorgangs heraus. Die vom Verband deutscher Architekten und Ingenieure im Jahr 1897 aufgestellten "Grundsätze für das Verfahren bei

425 Verlauf und Inhalt der Aktivitäten sind dargestellt in: Badische Landeszeitung vom 5.3.1906 „Die neuen Hochbauten der badischen Staats- Eisenbahn“

426 Zitiert nach: Badische Landeszeitung vom 5.3.1906 „Die neuen Hochbauten der badischen Staats- Eisenbahn“

427 Abgedruckt in: Badische Landeszeitung vom 5.3.1906 „Die neuen Hochbauten der badischen Staats- Eisenbahn“

Wettbewerben im Gebiete der Architektur und des Bau- Ingenieurwesens"[428] legten eine detaillierte Regelung der Ausschreibung und des Ablaufs derartiger Konkurrenzen fest. Dabei sah die Bauzeitung dieses Regular in zwei entscheidenden Fällen von der Karlsruher Konkurrenz verletzt: Der Zusammensetzung des Preisgerichts und der Eigentumsrechte am Entwurf.
In § 3 der Grundsätze formulierte der Verband die eigentlich selbstverständliche Voraussetzung, dass "die Annahme des Preisrichteramts (..) Verzichtleistung auf jede direkte und indirekte Beteiligung an dem Wettbewerbe"[429] bedingte. Mit Baudirektor Wasmer, Oberbaurat Ziegler und Oberbaurat Gernet waren aber gleich drei Techniker der Bauabteilung der Generaldirektion in dem Preisgremium vertreten. Alle drei waren maßgeblich an der Ausarbeitung des Eigenentwurfs der Generaldirektion beteiligt, der nach dem Willen der Staatsbahn den Entwurf von Billing ersetzen sollte. Wenn die Aussage der Generaldirektion den Tatsachen entsprach, dass sie immer eine Ausführung des Empfangsgebäudes in eigener Regie angestrebt hatte, konnte beides nur eines bedeuten: Die von der Generaldirektion gestellten Preisrichter stellten Gutachten über Konkurrenzentwürfe aus. Sie waren als Mitglieder der Bauabteilung indirekt am Wettbewerb beteiligt.
Der zweite Kritikpunkt bezog sich auf die Passage des Programm, in dem festgestellt wurde: "Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe werden Eigentum der Großh. Generaldirektion, der die beliebige Benutzung für die Bauausführung freisteht"[430]. Dagegen beharrte der Verband der deutschen Architekten und Ingenieure in seinen Grundsätzen auf ein Urheberrecht. Nur bei der Realisierung des Entwurfs gingen auch die zugrundeliegenden Ideen in den Besitz des Ausschreibenden über. Wurde ein Entwurf nicht ausgeführt, sollte das Eigentumsrecht allein beim Architekten verbleiben.
Die Konstellation, wie sie sich bei der Karlsruher Fassadenkonkurrenz ergeben hatte, lautete: Die Architekten und Techniker in den staatlichen Verwaltungen gegen die frei tätigen bzw. akademischen Architekten. Mit der

428 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, S. 44-134, S.131-134

429 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, S. 44-134, S.131-134, S.132

430 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 1, S.123-124, S.124

Betonung der freien Konkurrenz und des Ideenwettbewerbs, beabsichtigte die Bauzeitung die bestehende Hierarchie bei öffentlichen Bauten zu verändern. Die staatlichen Verwaltungen, speziell die Bauabteilungen, versuchten die Bauausführung öffentlicher Großaufträge in eigener Verantwortlichkeit zu monopolisieren.

Das Verhalten der Generaldirektion geriet nicht nur in Architektenkreisen und in den Künstlerkreisen der Landeshauptstadt in die Kritik. Auch die Stadtverwaltung sprach sich vehement für die Verwirklichung des Projektes von Billing aus[431]. Billing galt als der herausragende Vertreter einer avantgardistischen Architektur in Baden, er vertrat an der Technischen Hochschule den Lehrstuhl für Architektur und war zudem in Karlsruhe ansässig. Die Realisierung seines Fassadenentwurf versprach nationales, wenn nicht sogar internationales Aufsehen und Anerkennung für die Stadt. Billings moderne Formensprache entsprach dem Selbstverständnis einer aufstrebenden Großstadt, die sich als internationaler Verkehrsknotenpunkt definierte. Die Stadtverwaltung hielt sich mit ihrer Einschätzung des Entwurfs nicht zurück und versicherte dem Architekten, "dass der Entwurf wirklich eine geniale Arbeit darstelle und seine Ausführung der Stadt zur Zierde und zum Nutzen gereichen werde"[432].
Die Generaldirektion musste akzeptieren, dass allein die Ausschreibung eines Wettbewerbs unter den besten deutschen Architekten Fakten geschaffen hatte. Die Ergebnisse konnten jetzt nicht mehr ohne Konsequenzen einfach ignoriert werden. Deshalb wählte die staatliche Verwaltung eine neue Strategie. Die Regierung erklärte sich überraschenderweise bereit, einen der prämierten Entwürfe als Grundlage der Planungen zu akzeptieren. Es handelte sich dabei um den zweiten dritten Preis von Prof. Stürzenacker aus Karlsruhe. Stürzenacker war früher in Diensten der Stadtverwaltung als stellvertretender Leiter des städtischen Hochbauamtes tätig, bevor er an die Baugewerkschule in Karlsruhe wechselte. Die Baugewerkschule aber war eine staatliche Institution, d.h. Stürzenacker war badischer Beamter. Stürzenacker war somit ein Kompromisskandidat, der von der Eisenbahndirektion und der Stadtverwaltung akzeptiert werden konnte.

---

431 Rückblickend bemerkte der Stadtrat: "Wir haben uns alle mögliche Mühe gegeben, die Staatsbehörde und die Landstände dazu zu bewegen, den von Ihnen gefertigten Entwurf für das Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofs anzunehmen". In: StAK H.-Reg. Nr.8508 Stadtrat an die Architekten Billing und Vittali vom 10.4.1906

432 StAK H.-Reg. Nr.8508 Stadtrat an die Architekten Billing und Vittali vom 10.4.1906

Was sich die Eisenbahnverwaltung von der Wahl des Entwurfs von Stürzenacker versprach, verdeutlicht eine Aussage der Direktion gegenüber der Budgetkommission des Landtags: "Die Großh. Regierung habe die Absicht, den Bau durch ihre eigenen Architekten in Regie ausführen zu lassen"[433]. Noch entschiedener formulierte Ministerialdirektor Schulz vor dem badischen Landtag die Absichten der Eisenbahnverwaltung "Der Bau soll im Regiebetrieb ausgeführt werden; es ist aber selbstverständlich, daß Herr Professor Stürzenacker bei der Bearbeitung des Projektes mit herangezogen wird"[434]. Nachdem die Eisenbahnverwaltung die Verwirklichung ihres eigenen Entwurfs aufgeben musste, beabsichtigte sie nun durch die Hintertür ihre Vorstellungen doch noch durchzusetzen. Während sie sich bei einer Ausführung des Billing- Entwurfs mit einem freien Architekten auseinander zu setzen hatte, der selbstbewusst die Realisierung in eigener Regie anstreben würde, versprach die Wahl von Stürzenacker einen Ausweg: Konzeption, Planung und Ausführung konnten weiterhin in der Verantwortung der Ingenieuren und Architekten der staatlichen Bauabteilung verbleiben. Die weitere Realisierung des Stürzenackerschen Entwurfs zeigte, dass die Eisenbahnverwaltung in ihrer Einschätzung der Ausgangslage richtig gelegen hatte. Stürzenacker war in die Ausführung des Bauprojekts kaum mehr eingebunden. Sein Entwurf erfuhr durch die Bauabteilung derartig tiefgreifende Veränderungen, dass er mit dem Ausgangsentwurf nur noch wenig Gemeinsamkeiten besaß[435].
Die Wahl des als viertbester Entwurf gewerteten Projekts nahm den Kritikern der Nichtberücksichtigung von Billing/ Vittali die Argumentationsgrundlage. Sowohl der Vorstand des badischen Architekten und Ingenieurvereins, als auch die Stadtverwaltung gingen auf das Kompromissangebot der Generaldirektion ein und befürworteten die Realisierung des Stürzenacker- Projekts. Die Wendung der Berufsverbandes markierte ein Schreiben des Vorstands des Badischen Architekten- und Ingenieurvereins vom 27.

---

433 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission. § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, Budgetbericht S. 44-134, S.53

434 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen. a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.30

435 Linde, Otto: "Der neue Personenbahnhof in Karlsruhe in Baden", in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)“. Karlsruhe 1988, S.91-101, S.95ff

März 1906[436]. Darin erkannte die Berufsvertretung zunächst die Argumentation der Generaldirektion an, die Billings Entwurf als zu teuer verworfen hatte. Der Verband zog sich auf Auffassung zurück, dass der entscheidende Faktor die Verwirklichung eines der prämierten Entwürfe sei und nicht unbedingt die Realisierung des Entwurfs von Billing. Stürzenacker erfüllte dabei auch die zweite Vorgabe des badischen Architektenvereins, nämlich, dass "der Entwurf des einheimischen Künstlers dem des Nichtbadeners vorzuziehen ist"[437]. Der Stadtrat griff die Argumentation der Standesvertretung auf und sprach sich am 27./29. März in zwei Schreiben an das badische Staatsministerium nun explizit für die Ausführung des Entwurfs von Stürzenacker aus[438]. Zwar bedauerte man allgemein die Nicht- Durchführung des als künstlerisch wertvoller eingestuften Billing- Entwurfs, aber stellte den Protest dagegen ein. Die Strategie der Generalsdirektion war aufgegangen.
Daran änderten auch die Aktivitäten von Billing nichts mehr, nachdem dieser von der Akzeptierung des Entwurfs von Stürzenacker erfahren hatte. Billing musste sich natürlich vor allem von der Generaldirektion aber auch von der Stadtverwaltung hintergangen fühlen. Statt seines ersten großen öffentlichen Auftrags, der seinen endgültigen Durchbruch als Architekt bedeutet hätte, sah er sich mit der Realisierung des neo- barocken Entwurfs von Stürzenacker konfrontiert. Auf die schriftliche Information der endgültigen Ablehnung der Ausführung seines Entwurfes durch die Eisenbahnverwaltung am 10. März 1906, suchte Hermann Billing nochmals das Gespräch mit der Bauabteilung. Sein Treffen mit Oberbaurat Ziegler, einem der Juroren des Preisgerichts brachte nur die resignative Einsicht, dass die staatliche Verwaltung nicht gewillt war das Projekt aus der Hand zu geben. Oberbaurat Ziegler betonte, dass er sich die Ausführung des Empfangsgebäudes nicht nehmen lasse. Billing kommentierte die Aussagen des Hochbaubeamten mit Sarkasmus: "es ist daraus zu folgen, dass auf eine objektive Beurteilung unserer Arbeit von dieser Stelle aus nicht gerechnet werden kann"[439]. Die Begründung der Generaldirektion, dass bei seinem Entwurf

---

436 StAK H.-Reg. Nr.8136 Großherzoglich badisches Ministerium an Stadtrat vom 30.3.1906

437 StAK H.-Reg. Nr.8136 Großherzoglich badisches Ministerium an Stadtrat vom 30.3.1906, Anlage, S.2

438 StAK H.-Reg. Nr.8136 Großherzoglich badisches Ministerium an Stadtrat vom 30.3.1906

439 StAK H.-Reg. Nr.8136 Billing /Vitalli an das Grossh.Badische Ministerium des Grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Den Entwurf zu einem neuen Aufnahmegebäude im Bahnhof Karlsruhe betr.vom 5.4.1906, S.1

mit einer erheblichen Kostenüberschreitung zu rechnen sei und deshalb aus finanziellen Gründen nicht realisierbar sei, ließ Billing nicht gelten. Allein mit einer Veränderung der Materialien der Verkleidung der Schalterhalle waren erhebliche Einsparungen möglich, ohne den Entwurfsgedanken zu beeinträchtigen.
Warum die Bauabteilung der Generaldirektion nicht bereits war Billing als ausführenden Architekten zu dulden, verdeutlichte in diesem Schreiben das Selbstbewusstsein mit dem der Architekt auftrat. Hermann Billing bestand selbst in diesem resignativen letzten Versuch darauf, die Grundrißvorgabe der Eisenbahnverwaltung zu verbessern. Die Disposition der Wartesäle, Restaurationen und öffentlichen Bedürfnisanstalten konnte die Ansprüche an eine moderne Bahnhofsanlage nicht befriedigen. Billing kommentierte: "Diese Anordnungen sind unseres Erachtens nicht ausführbar und verlangen eine Umarbeitung des amtlichen Entwurfs"[440]. Mit Billing war eine Vorgehensweise, wie sie mit Stürzenacker schließlich umgesetzt wurde nicht möglich. Hermann Billing wollte die eigenverantwortliche Ausführung seines Entwurfes. Einer wesentlichen Abänderung seiner Pläne und der Entfernung aus der Verantwortung für die Ausführung hätte Billing schwerlich zugestimmt. So blieb Billing nichts als das Gefühl der Ohnmacht: "Wir erlauben uns daher ganz ergebenst festzustellen, dass der Vorgang in der Angelegenheit tatsächlich kein gerechter genannt werden kann und wir bedauern aufrichtig, dass das hohe Ministerium uns keine Gelegenheit gibt, entgegen den Gepflogenheiten bei Wettbewerben, der Sache in geeigneter Weise und Form zu dienen"[441].

8.4 Die Fassadenkonkurrenz vor dem Landtag

Die architektonische Gestaltung des Karlsruher Bahnhofsgebäudes beschäftigte auch den badischen Landtag. Im Juli 1906 wurde vor der zweiten Kammer der Bericht der Budgetkommission diskutiert. Darunter befand sich der Antrag der Eisenbahnverwaltung auf die Genehmigung der vierten Teilforderung für die Erstellung der neuen Bahnhofsanlage in Karlsruhe über 1 Million Mark. Die Budgetkommission widmete sich in ihren Beratungen und ihrem Bericht ausführlich dem Ergebnis und dem weiteren Vorgehen in der Frage des Empfangsgebäudes. Auf eine Anfrage der Budgetkommission gab der badische Staatsminister eine Erklärung zur Fassaden-

440 ebd., S.2
441 ebd., S.3

konkurrenz ab[442]. Die badische Regierung beharrte auf dem Standpunkt, der bereits durch die Formulierungen der Gutachterkommission zur Fassadenkonkurrenz durch die Eisenbahnverwaltung festgelegt worden war. Kein Entwurf habe alle Bedingungen erfüllt. Die Preisträger seien nur als "relativ" beste zu betrachten. Eine Realisierung des Entwurfs von Billing/ Vittali lehnte die Regierung grundsätzlich und kategorisch ab: "Das Großh. Ministerium ist nicht in der Lage, den Entwurf der Herren Billing und Vittali als zur Ausführung geeignet anzuerkennen"[443]. Die Argumentation stützte sich auf "wesentliche Mängel", die durch das Gutachten zu Tage getreten waren. Der wesentlichste dieser negativen Punkte betraf die finanzielle Seite des Projekts. Das Staatsministerium betonte, dass der Entwurf von Hermann Billing als einziger ausdrücklich als zu teuer bezeichnet worden war. Das Projekt wurde von der Generaldirektion mit Mehrkosten in Höhe von ca. 350000 Mark veranschlagt, d.h. Gesamtkosten von insgesamt 1,45 Millionen Mark. Außerdem wies die Staatsverwaltung darauf hin, dass im Programm der Ausschreibung ausdrücklich eine Zusage auf Ausführung des Siegerentwurfs abgelehnt worden war.
Die Begründung der Generaldirektion, der Entwurf Billings sei zu teuer, wurde weder von der Stadt, den Architektenverbänden oder den Landtagsabgeordneten in Frage gestellt. Das, obwohl hierzu sehr wohl Grund bestand. Nach der Ablehnung des Siegerentwurfs hatte die Eisenbahndirektion zunächst die Realisierung eines eigenen Entwurfs der staatlichen Bauabteilung favorisiert und versucht durchzusetzen. Mit diesem Vorhaben war die Staatseisenbahn allerdings auf einen erheblichen Widerstand von Seiten der Stadtverwaltung Karlsruhe, der Stadtöffentlichkeit und eines Teils der Landtagsabgeordneten getroffen[444].

---

442 Regierungserklärung in: GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, S. 44-134, S.49-52

443 Regierungserklärung in: GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, S. 44-134, S.49-52, S.50

444 Budgetbericht: "wie in weiten Kreisen der Stadt Karlsuhe und insbesondere in Kreisen der Künstlerschaft eine gewisse Mißstimmung darüber Platz gegriffen habe, daß das mit dem ersten Preis gekrönte Bauprojekt für die Bauausführung die Zustimmung der Großh. Regierung nicht gefunden habe", in: GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, S. 44-134, S.52/53

Die Fragwürdigkeit der Ablehnung des Billingschen Projekts aus Kostengründen wurde in der weiteren Arbeit der Budgetkommission immer deutlicher. Als Hauptargument für Stürzenacker galt dessen finanzieller Ansatz: "Der Einheitspreis von 21 M. kann bei der vorgeschlagenen Architektur genügen"[445]. Dazu kamen noch die Erfahrungen mit weiteren städtischen Projekten, bei denen Stürzenacker stets die Kostenvoranschläge eingehalten hatte[446]. In den Beratungen der Budgetkommission musste die Eisenbahndirektion allerdings zugeben, dass der Ansatz von Stürzenacker, der sich auf insgesamt 1,074 Mio. Mark belief, keine Gültigkeit hatte. Die Staatsverwaltung konnte auf Anfrage der Budgetkommission keine Gesamtkostenprognose nennen: "Es war in der Zwischenzeit nicht möglich, einen genauen Kostenvoranschlag für dieses Projekt anzufertigen"[447]. Um dennoch Zahlen vorlegen zu können, griff die Generaldirektion auf das eigene Projekt zurück, für das ein Kostenvoranschlag existierte.
Mit der Vorlage des detaillierten Kostenvoranschlags, der auf das Stürzenacker- Projekt übertragen wurde, stand plötzlich nicht mehr die Summe von 1,1 Mio. Mark, wie sie das Programm der Ausschreibung für das Bahnhofsgebäude genannt hatte im Raum, sondern die Gesamtsumme von 1,7874 Mio. Mark. Mit Erstaunen nahm die Budgetkommission die überraschende Kostensteigerung von 1,1 auf 1,7874 Mio. Mark zur Kenntnis und verlangte weitere Aufklärung. Die Generaldirektion subtrahierte von den 1,7874 Mio. Mark einen Mehraufwand, der sich erst nachträglich ergeben hatte und nicht als Bedingungen in die Ausschreibung eingegangen war. Darunter fielen z.B. die Fundierung des Gebäudes, die Räume unter den Gleisen und neue Warteräume für den Nebenbahnhof nach Maxau. Damit reduzierte sich der berechnete Aufwand zur Erstellung des Empfangsgebäudes auf 1,5126 Mio. Mark. Die Feststellung der Verwaltung, dass diese Mehrkosten bei allen Projekten in der gleichen Höhe angefallen wären, wirkte nur wenig überzeugend.

---

445 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130, S.126 "Karlsruhe 1750-1800"

446 Die bedeutensten Projekte waren das städtische Elektrizitätswerk, das als mittelalterliche Burganlage gestaltet war und die Schillerschule

447 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, Budgetbericht S. 44-134, S.55

Wenn es nicht möglich war, einen Kostenvoranschlag für das Stürzenacker-Projekt vorzulegen, wie konnte es dann möglich sein, das Billing- Projekt aufgrund des gleichen unzulänglichen Zahlenmaterials kategorisch als zu teuer auszuschließen ? Dazu kam noch, dass nur kurze Zeit zuvor von der Bauabteilung der Eisenbahn für den Billing- Entwurf die Gesamtsumme der Realisierung auf 1,45 Mio. Mark beziffert wurde. Die Zahlenspiele der Eisenbahnverwaltung machten nur eines deutlich: Es gab für die Kostenschätzung der verschiedenen Projekte zu dieser Zeit keine verlässlichen Daten. Die Kostenschätzungen der Verwaltung erwiesen sich als reine Spekulation. Dass trotzdem mit dem Hauptargument der Kosten operiert wurde, verdeutlicht ihre Instrumentalisierung. Mit den Kosten wurde ein Vorgehen gerechtfertigt, das ganz andere Gründe besaß: Die Wahrung der Alleinverantwortung der staatlichen Bauverwaltung für Konzeption, Planung und Ausführung der Karlsruher Bahnhofsanlagen.
Der Budgetkommission erschienen die neuen Berechnungen der Eisenbahnverwaltung nicht schlüssig: "In den Schlußberatungen wurden von einem Teil der Kommissionsmitglieder gegen die erheblich höheren Kosten (..) Bedenken geäußert und empfohlen, von der Annahme eines bestimmten, speziell des Stürzenackerschen Projektes, für den Fassadenbau mindestens zur Zeit noch abzusehen"[448]. In einer Kampfabstimmung sprachen sich 8 der 15 Kommissionsmitglieder gegen den Vorschlag der Landesregierung aus. Die Strategie der Eisenbahndirektion hatte somit eine erste parlamentarische Niederlage erlitten. Das Stürzenacker- Projekt hatte die erste Hürde der Budgetkommission nicht genommen.
Die Budgetkommission rügte nicht das Verhalten der Eisenbahnverwaltung bei der Auswahl des Entwurfs für den Personenbahnhof, sondern ihre finanziellen Planungen. Die Kostenüberschreitung von über 400000 Mark bereits vor Beginn der Bauarbeiten erschien der Landtagskommission zu hoch. Die Zielsetzung der Budgetkommission formulierte der Berichterstatter Pfefferle am 3. Juli 1906 vor der zweiten Kammer des badischen Landtags folgendermaßen: "Die Kommissionsmehrheit will damit eine möglichst billige Ausführung des Aufnahmegebäudes erzielen"[449].

448 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung, Budgetbericht S. 44-134, S.57

449 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.3

Die Aussprache vor der zweiten Kammer des badischen Landtags am 3. und 4. Juli 1906 konzentrierte sich auf zwei eng miteinander verbundene Fragestellungen:

1. Welche Funktion hat ein Bahnhof innerhalb des Stadtraumes, d.h. welcher Aufwand ist bei der Errichtung eines Verkehrsbaus prinzipiell gerechtfertigt ?
2. Sollte der Entwurf von Stürzenacker trotz seiner Kostenüberschreitung als Planungsgrundlage akzeptiert werden ?

Der Themenkomplex zur Gestaltung des Karlsruher Empfangsgebäudes kam im Zusammenhang mit einer neuen Kostenschätzung der Gesamtanlage vor das Parlament. Die Generaldirektion der badischen Eisenbahn legte im Jahr 1906 einen Voranschlag über 35,35 Mio. Mark vor. Dies bedeutete gegenüber den Planungen aus dem Jahr 1901 einen Anstieg der finanziellen Belastung um mehr als 20,5 Mio. Mark, d.h. eine Steigerung um das 2,4 fache. Das Bahnhofsgebäude, für das die Fassadenkonkurrenz ausgeschrieben worden war, wurde im Wettbewerbsprogramm mit 1,1 Mio. Mark veranschlagt. Die architektonische Gestaltung des Bahnhofs trat mit 1,1 Mio. Mark zu den Kosten der Gesamtanlage von 35,35 Mio. Mark völlig in den Hintergrund. Trotzdem beschäftigte sich sowohl der Budgetbericht, als auch die sich anschließende Parlamentsdebatte primär nicht mit den Gesamtkosten, sondern mit diesem im Vergleich geringen Etat für das Empfangsgebäude. Einige Abgeordnete stellten nochmals die Verlegung des Bahnhofs an sich in Frage. Die Steigerung der Gesamtkosten wurde zur Kenntnis genommen. Aber um die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes entbrannte eine Auseinandersetzung[450].

Im Gegensatz zu den technischen Strukturen der restlichen Bahnhofsanlage, zu den Gleisanlagen und der gigantischen Bahnsteighalle aus Stahl und Glas, stellte das Empfangsgebäude etwas real Wahrnehmbares für die Menschen dar. Mit dem Gebäude verband jeder Abgeordnete eine konkrete Vorstellung. Jeder Einwohner der Stadt konnte es in eigene Erfahrung übersetzen. Hier in Bezug auf das Empfangsgebäude schien der Bahnhof nichts anderes zu sein, als ein weiteres öffentliches Gebäude. Hier in Bezug auf das konkrete Bauwerk verlor sich das Gefühl der Bedrohung, das von der industrialisierten Mobilität ausging. Ein Ausdruck dieses Bedrohungspotentials findet sich in dem immer wiederkehrenden Motiv der Reduktion des Menschlichen auf Produkte, der Reduktion der Reisenden auf menschliche

450 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906 und 115.Sitzung vom 4.7.1906

Pakete[451]. Und so konzentrierte sich die Diskussion in der politischen Öffentlichkeit auf das Detailproblem der Architektur der Bahnhofshalle.
Die Abgeordneten des badischen Landtags näherten sich dem Problem des Bahnhofs als einem Zentralobjekt der Moderne äußerst pragmatisch. Über die Funktion eines Bahnhofs herrschte ein breiter Konsens: „Ein Bahnhof soll möglichst praktisch für den Verkehr, für das Publikum, für die Aufnahme von Personen und Gepäck gebaut werden“[452]. Die Vermittlung moderner Mobilität erfolgte primär nach praktischen Gesichtspunkten. Der Begriff „Praktisch“ lässt sich mit zwei Schlüsselbegriffen näher bestimmen: Sicherheit und Geschwindigkeit. Ein Bahnhof diente dazu, Personen und Güter ohne Beschädigung an ihren Bestimmungsort zu transportieren, oder vielmehr sie ohne Beschädigung ihrem eigentlichen Transportraum zuzuführen. Sicherheit ist eine Voraussetzung, aber das entscheidende Kriterium modernen Transports ist die Geschwindigkeit. Die technische Gestaltung und Organisation eines Bahnhofes ist ausgelegt auf eine Minimierung des Zeitabschnittes, der zwischen Stadt- und Transportraum liegt. Das Bauwerk Bahnhof musste also vor allem einem Kriterium genügen: „Unseren modernen, verwickelten und hastigen Verkehrsverhältnissen“[453].
Das Ideal eines Bahnhofs formulierte der Abgeordnete der Sozialdemokratie, Eichhorn, in Übereinstimmung mit seinen Kollegen: “Ich wünsche mir einen Bahnhof, dem man schon aus großer Entfernung den Zweckbau, die Bestimmung als Bahnhof ansieht“[454]. Für die zweite badische Kammer gab es keinen Zweifel an der Definition des Bahnhofs als Nutzbau.
Die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes trat demgegenüber in den Hintergrund. Als eine „künstlerische“ Frage, betraf sie mehr den persönlichen Geschmack. Solange sie die praktischen Erwägungen nicht behinderte, konnte über die ästhetische Umsetzung ausgiebig gestritten werden. Ein Anlass hierfür bot die Fassadengestaltung des Entwurfs von Stürzenacker. Konnte ein moderner Bahnhof im Stil des Neobarock ausgeführt werden? Diese Frage stellte eine Wiederaufnahme der Kritik der Gutachterkommission des Architektenwettbewerbs dar. Die Gutachter waren zu dem Schluss gelangt: „Ob es richtig ist, eine historische Stilform in so strenger

451 siehe: Schivelbusch, Wolfgang: "Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert". München 1977
452 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.16
453 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.25
454 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.35

Durchführung für das ganz moderne Baubedürfnis anzuwenden, ist allerdings zweifelhaft"[455]. Die badische Regierung, die den Entwurf zur Entscheidung in das Parlament eingebracht hatte, befürwortete diese Frage. Stürzenacker habe mit der Wahl des badischen Spätbarocks ein lokales Kontinuum wieder aufgegriffen. Das neobarocke Design fügte den neuen Bahnhof in die individuelle Bautradition der Residenzstadt ein. Dagegen traf die Wahl des neobarocken Stils in der Versammlung auf eine überwiegende Kritik. Der Abgeordnete Frank (SPD) fasste das Unbehagen zusammen: „Es ist ein merkwürdiger Gedanke, daß für etwas so modernes, wie es ein Bahnhof ist, ein Projekt aus dem Stil der Postkutschenzeit, aus der Barockzeit, gewählt wird"[456]. Auch für politisch weniger fortschrittliche Gemüter fand hier ein Stilbruch statt, jedoch aus anderen Gründen. Bewertete der SPD- Abgeordnete die Beschleunigung der Mobilität noch durchweg als positiv, so befielen den Zentrumsabgeordneten Hergt angesichts der Stilwahl eher melancholische Gefühle: „Der Barockstil ist das Eigentum einer Zeit, da das Leben einen ganz anderen Anstrich, einen gemütlichen, sorglosen, munteren Anstrich hatte"[457].
Das Bahnhofsgebäude gehörte zu zwei Räumen gleichzeitig: dem industriellen Raum der Eisenbahn und dem städtischen Raum. Damit gab es zwei Anwärter auf seine Gestaltung, die Eisenbahnverwaltung und die Stadt. Der Bahnhof als "modernes Stadttor" nahm eine wichtige Rolle in Stadtentwicklungsprozessen ein. Mit dem Primat der Funktionalität verband sich auch die Entscheidung, wer über die Gestaltung der Bahnhofsanlagen zu bestimmen hatte. Wenn nur der Gesichtspunkt des Praktischen ausschlaggebend war, konnte auch nur die Eisenbahnverwaltung darüber entscheiden. Der Berichterstatter der Budgetkommission, der Abgeordnete Pfefferle, betonte diesen Aspekt ausdrücklich. Allein die Interessen der Eisenbahn seien entscheidend für alle Gestaltungsfragen im Zusammenhang mit dem Bahnhof. Keine Stadt hatte einen Anspruch auf die Durchsetzung spezieller Interessen. Hierunter verstand Pfefferle die von der Stadt favorisierte "künstlerische" Lösung, d.h. die Realisierung eines der prämierten Wettbewerbsentwürfe. Mit dem Hinweis, dass die Errichtung von Bahnhöfen nicht auf Kos-

455 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Bericht der Budgetkommission, § 29 Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, IV. Teilforderung. Anlage 2, S.125-130, S.126 "Karlsruhe 1750-1800"

456 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.21

457 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114.Sitzung vom 3.7.1906, S.25

ten der Allgemeinheit erfolgen dürfe, wies die Budgetkommission jedes Mitspracherecht der Stadt ab. In einer derart wichtigen Entscheidung, die das Stadtbild auf Jahrzehnte prägen würde, war an eine Kooperation mit der Stadt und an einen Kompromiss der unterschiedlichen Interessen von Eisenbahnverwaltung und Stadtverwaltung nicht gedacht. Von den Abgeordneten wurde die Stadt mit ihren Interessen hauptsächlich als Störung und potentielle finanzielle Belastung betrachtet. Bereits die Tatsache, dass ein Architektenwettbewerb stattgefunden hatte, wurde wiederholt auf die überzogenen Interessen der Stadt zurückgeführt. Ministerialdirektor Schulz und der Abgeordnete Binz versuchten dieses Bild wieder zurechtzurücken. Die Initiative war nicht von der Stadtverwaltung ausgegangen, sondern von der zweiten Kammer, wie der Vertreter der badischen Regierung betonte: "Soviel mir die Vorgänge noch erinnerlich sind, war im Gegenteil ein Wunsch, der von dem Hohen Hause selbst geäußert worden war (..) Anlaß zu dem Preisausschreiben"[458].

Die Forderung des Parlaments nach absoluter Funktionalität von Bahnhofsbauten beinhaltete vor allem eine finanzielle Komponente. Funktionalität wurde mit Sparen gleichgesetzt. Und gerade an diesem Ausgabeposten der nicht einmal 1/30 der Gesamtkosten der Bahnhofsanlagen ausmachte, entschlossen sich die Abgeordneten mit dem Sparen anzufangen. Dabei spielten Animositäten zwischen den verschiedenen Landesteilen und zwischen Stadt und Land eine erhebliche Rolle. Der Abgeordnete Belzer monierte z.B. die Leichtfertigkeit mit der Millionen in städtische Prachtbauten flossen, während für die einfachen Bedürfnisse der Landgemeinden nichts mehr übrig bleibe.

Aus den Äußerungen der Abgeordneten lässt sich das Ideal eines Bahnhofs konstruieren: "Es kann schön, künstlerisch schön, vornehm, schlicht gebaut werden, ohne daß größere Kosten entstehen"[459]. Eine einfachste Formensprache wurde gefordert ohne jeden unnötigen Luxus innen und außen. Abgeordnete polemisierten gegen überflüssige Verschwendung und verwiesen auf fiskalische Sparzwänge. Schließlich sah sich die Regierung genötigt, ihren Projektvorschlag gegen die Forderungen nach einem noch billigeren Entwurf zu rechtfertigen. Obwohl sie in der gleichen Weise gegen das Projekt von Billing/ Vittali argumentiert hatte, setzte sie dem Spartrieb der Abgeordneten in bezug auf das Aufnahmegebäude jetzt doch Grenzen. "Das

458 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 115. Sitzung vom 4.7.1906, S.15

459 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114 Sitzung vom 3.7.1906, S.7

Stürzenackersche Projekt bewegt sich wirklich bezüglich der Fassade an der Grenze dessen, was für die Residenzstadt vertreten werden kann"[460]. Der Bahnhof, der einen separaten Fürstenbau bekommen sollte, musste auch für Staatsbesuche einen noch vertretbaren Repräsentationsrahmen bieten. Einen noch einfacheren Entwurf als den fast schmucklosen Massivbau des Entwurfs von Sürzenacker schloss Ministerialdirektor Schulz mit dem Hinweis auf die Repräsentationsfunktion der Residenzstadt Karlsruhe kategorisch aus.

Nach den jahrzehntelangen Auseinandersetzungen um die Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage, wirkte die Durchsetzung der Verlegung des Bahnhofs an die südliche Peripherie der Stadt wie eine Befreiung. Stadt- und Eisenbahnverwaltung verfolgten beide das Ziel einer möglichst raschen Umsetzung der Verlegungspläne. Wie sensibel die Stadtverwaltung auf Gerüchte einer potentiellen Verzögerung des Projekts reagierte, zeigte ein Zwischenfall aus dem Jahr 1905. In verschiedenen Karlsruher Lokalzeitungen tauchte im Februar und März des Jahres Notizen über eine Aussetzung der Arbeiten am neuen Personenbahnhof auf. Die Eisenbahnverwaltung habe den Beginn der Arbeiten bis auf weiteres verschoben. Daraufhin wandte sich der Stadtrat am 17. März 1905 an die Generaldirektion und bat um Aufklärung[461]. Die Begründung der Stadt für diesen Schritt, verwies auf die eingetretene Unruhe in der Karlsruher Einwohnerschaft. Die Eisenbahndirektion reagierte umgehend und bezeichnete die Gerüchte um eine Verzögerung als "**ganz grundlos** (Herv. im Orig.)"[462]. Unter dem Hinweis auf die Ausschreibung der Fassadenkonkurrenz und die bereits abgeschlossenen Geländeankäufe im Wert von über 2 Millionen Mark, betonte die Eisenbahnverwaltung ihr unbedingtes Festhalten an den Verlegungsplänen. Das Schreiben schloss mit der Aufforderung an den Stadtrat: "Wir würden dem verehrlichen Stadtrat dankbar sein, wenn er durch Aufklärung über den Sachverhalt zur Beruhigung des Publikums, das durch die falschen Zeitungsnachrichten unnötig erregt worden ist, beitragen wollte"[463]. Eine erneute öffentliche Diskussion durch eine Verzögerung des Verlegungsprojekts konnte weder im Interesse der Stadtverwaltung, noch der staatlichen Verwaltung sein.

---

460 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 115. Sitzung vom 4.7.1906, S.15

461 Abgedruckt in: Karlsruher Zeitung vom 25.3.1905 "Die Verlegung des Personenbahnhofs"

462 Karlsruher Zeitung vom 25.3.1905 "Die Verlegung des Personenbahnhofs"

463 Karlsruher Zeitung vom 25.3.1905 "Die Verlegung des Personenbahnhofs"

Die badische Regierung machte aus der Abstimmung über die Annahme des Fassadenentwurfs von Stürzenacker eine Abstimmung über die reibungslose Umsetzung der Verlegungspläne und damit über die gefundene Lösung der Karlsruher Bahnhofsfrage. Der Staatsminister von Marshall stellte diese Dimension der Abstimmung eindringlich heraus: "Wenn Sie dem Antrag der Budgetkommission, der ja nur mit einer Stimme Majorität gefaßt worden ist, heute stattgeben, so bedeutet dies abermals eine Vertagung der Inangriffnahme der der Neuerstellung des Bahnhofs"[464]. Für den Fall der Nichtannahme des Entwurfs von Stürzenacker beschwor der Staatsminister die Konsequenzen: eine Zeitverzögerung um mindestens zwei Jahre und einen finanziellen Verlust durch das Brachliegen des bereits erworbenen Geländes. Im Vergleich hierzu war die Wahl der ohnehin als zweitrangig betrachteten architektonischen Gestaltung des Empfangsgebäudes bedeutungslos.
Dieses Argument einer zeitlichen Verzögerung überzeugte einen Teil der Abgeordneten. An der Frage der Fassadengestaltung und Mehrkosten von 400.000 Mark durfte das gesamte Verlegungsprojekt nicht scheitern. Der Karlsruher Abgeordnete Kolb verdeutlichte die Überlegungen der Abgeordneten, die trotz der Bedenken gegen den Sürzenacker- Entwurf ihre Zustimmung zur Realisierung gaben: "Man hofft in Karlsruhe ganz allgemein, daß mit der Inangriffnahme des Neubaus, überhaupt der Verlegungsarbeiten, **recht bald begonnen** (Herv. im Orig.) werde"[465].
Die Mehrzahl der Abgeordneten hätte sich, nach dem Verlauf der Diskussion und den Redebeiträgen zu urteilen, wahrscheinlich dem Antrag der Budgetkommission angeschlossen und den Stürzenacker- Entwurf als zu teuer abgelehnt. Die Forderungen nach einer Minimierung der Baukosten bestimmten eindeutig die Debatte. Aber als die Abgeordneten schließlich zur Abstimmung aufgerufen wurden, gab es eine knappe Mehrheit von 37 zu 30 Stimmen für die Annahme der Teilforderung und damit für die Realisierung des Stürzenacker- Entwurfs. Allerdings spielten ästhetische Überlegungen bei der Entscheidung der Abgeordneten nur eine untergeordnete Rolle. Die gesamte Diskussion um moderne oder klassizistische Formensprache, um das moderne Selbstverständnis, das sich in dem Symbolbauwerk "Bahnhof" konzentrierte, wurde pragmatisch aufgelöst. Die primären Entscheidungskriterien waren die Kosten und der Zeitfaktor. Und damit zeigte sich die

464 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114 Sitzung vom 3.7.1906, S.18

465 GLA 231/ Nr.9505 Landstände des Großherzogthums Baden. Zweite Kammer. Verkehrswesen, a. Eisenbahnen. Protokoll der 114 Sitzung vom 3.7.1906, S.11

parlamentarische Diskussion allerdings avantgardistisch auf der Höhe ihrer Zeit. Nicht das Ergebnis transportierte die Moderne, ihre Inhalte und die Art und Weise, wie Entscheidungen legitimiert wurden war das eigentlich moderne.

9. Die innere Urbanisierung - Der Bahnhof und der Gesellschaftscharakter

Gesellschaftliche Prozesse vollziehen sich langfristig und graduell. Die Jahrzehnte um die Jahrhundertwende 1900 sind geprägt durch den "Aufbruch in die Moderne"[466]. Sie sind die Formationsphase der bis heute grundlegenden gesellschaftlichen Strukturen. Die Eisenbahn und ihre urbane Materialisierung, der Bahnhof, stehen für einen Zentralaspekt der modernen Gesellschaft: Die industrielle Mobilität und ihre Konsequenzen.
Die Eisenbahn revolutionierte die Alltagswahrnehmung der Menschen. Sie ist eine Schlüsseltechnologie und ein entscheidender Ansatzpunkt für die Untersuchung gesellschaftlicher Prozesse. Die Technik der mechanisierten Fortbewegung knüpfte an gesellschaftliche Bedürfnisse an, sie wurde kollektiv "erfunden". Gleichzeitig strukturierte die Definition der Transporttechnologie die gesellschaftlich wahrgenommene Realität. Die Eisenbahn revolutionierte die Raum- und Zeitwahrnehmung, aber sie war selbst nicht die Ursache der Veränderungen, sondern ihre Entwicklung reagierte auf ein bereits vorhandenes Bedürfnis.
Was aber bedeuten historische Chiffren wie die "Revolutionierung der Wahrnehmung " bzw. der "Gesellschaftsprozess" ? Gesellschaftliche Realität ist ein historisches Phänomen. Realität konstituiert sich als Wechselbeziehung von sozio- ökonomischen, psychologischen und ideologischen Faktoren. Die Realität verbindet individuelle, kollektive und strukturelle Elemente. Eine bestimmte Zeit entwickelt ihre spezielle Form menschlichen Zusammenlebens. Auf der einen Seite formieren sich gesellschaftliche Strukturen, die menschliche Konstanten organisieren, wie Macht, Produktion und Konsumtion. Auf der anderen Seite entwickelt sich ein Idealmodell menschlichen Daseins, das normativ Verhaltenregeln setzt. Beides steht wiederum in Beziehung zu einem bestimmten praktischen Verhaltensrepertoire, dass das erfolgreiche Überleben der Individuen im Kollektiv garantiert. Dieses tatsächliche Verhalten bezeichnet den "Gesellschafts- Charakter" als "den wesentlichen Kern der Charakterstruktur der meisten Mitglieder einer Gruppe, wie er sich als Ergebnis der grundlegenden Erfahrungen und der Lebensweise dieser Gruppe entwickelt hat"[467]. Der Gesellschafts-

---

466 Nitschke, August/ Gerhard A. Ritter/ Detlev J.K. Peukert/ Rüdiger vom Bruch (Hg.): „Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne 1880- 1939". Hamburg 1990

467 Erich Fromm:"Charakter und Gesellschaftsprozeß". In: Fromm, Erich: "Die Furcht vor der Freiheit". Stuttgart 61997, S.200- 215, S.200

charakter ist eine Idealkonstruktion konformer Verhaltensweisen. Er ist ein Erklärungsmodell des alltäglichen Verhaltens und Handelns. Die komplexen Austauschprozesse können folgendermaßen definiert werden: "Wir erkennen, daß ökonomische, psychologische und ideologische Kräfte sich so auswirken, daß die Menschen auf Veränderungen der äußeren Situation reagieren, indem sie sich selbst innerlich verändern, und daß diese psychologischen Faktoren ihrerseits dazu beitragen, den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozeß zu prägen"[468].

9.1 Nervosität

Die Veränderungen des Gesellschaftscharakters fanden in den Jahren zwischen 1880 und 1910 als Thema Eingang in den öffentlichen Diskurs[469]. Die Auseinandersetzung mit der Modernitätserfahrung konzentrierte sich u.a. in der Chiffre der Nervosität. Im Jahr 1902 veröffentlichten mit Georg Simmel und Willy Hellpach zwei Wissenschaftler ihre Interpretationen des modernen Gesellschaftscharakters aus unterschiedlichen Perspektiven[470]. Während sich Simmel dem Thema aus der Sicht der modernen Soziologie näherte, widmete sich Hellpach der Nervosität aus psychologischer Sicht.

9.1.1 Die Großstädte und das Geistesleben

Im Mittelpunkt der Analyse von Georg Simmel standen die Veränderungen des Verhaltens von Menschen, die in den explosiv wachsenden Großstädten lebten. Wie wirkte sich das veränderte Lebensumfeld in einer modernen Großstadt auf die Gestaltung der sozialen Zusammenhänge und auf die Lebensweise der Individuen aus ?
Simmel widmete sich zunächst den psychologischen Grundlagen des Stadtlebens. Der Mensch wurde als Unterschiedwesen definiert. Die Wahrnehmung der Umwelt funktioniert über Differenzen. In einem traditionellen, d.h. agrarischen oder kleinstädtischen Umfeld bestimmen Regelmäßigkeit und Gewohnheit die Wahrnehmung, während starke Kontraste nur verhältnismäßig selten auftauchen. Das Leben in einer modernen Großstadt setzte

468 Erich Fromm:"Charakter und Gesellschaftsprozeß". In: Fromm, Erich: "Die Furcht vor der Freiheit". Stuttgart 61997, S.200- 215, S.214

469 Radkau, Joachim: „Die wilhelminische Ära als „nervöses Zeitalter", oder: Die Nerven als Netzwerk zwischen Tempo- und Körpergeschichte". In: Geschichte und Gesellschaft 20/1994, S.211-241

470 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131
Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902

dieser Beharrung eine rasche Zusammendrängung wechselnder Bilder entgegen. Bei jedem Gang durch eine Großstadtstraße stürzen eine Vielzahl widersprüchlicher Eindrücke auf den Menschen ein. Jede Sekunde konfrontiert ihn mit unerwarteten Sinneswahrnehmungen. Die Wahrnehmung ist gekennzeichnet durch einen raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke.
Aus diesen Wahrnehmungsbedingungen ergibt sich eine spezifische Strategie des Überlebens. Der Großstadtmensch benötigt ein Schutzorgan, um allein mit der Quantität der Sinneswahrnehmungen noch umgehen zu können. Die Vielzahl der Eindrücke verhindert, dass er noch emotional auf äußere Eindrücke reagieren kann. Die Wahrnehmung wird in diskontinuierliche Stücke zerstückelt, die nur noch unvermittelt und ohne Beziehung nebeneinander stehen. Simmel konstatiert deshalb eine Verschiebung in der Verarbeitung der Sinneswahrnehmungen. Statt in seiner Gesamtheit reagiert der Großstadtmensch lediglich mit einem Teil seiner Person auf den Wahrnehmungsstrom: Mit dem Intellekt. Der rationale Verstand ist als oberste und bewusste Schicht der Persönlichkeit am schnellsten fähig, auf Veränderungen zu reagieren. Der Großstadtmensch zieht sich auf die psychische Oberfläche zurück, um mit der Reizüberflutung fertig zu werden. In identischer Weise konstatierte auch Sigmund Freud zeitlich parallel seine Reizschutztheorie. Der Mensch in der komplexen und verdichteten modernen Lebensumwelt bildet einen psychischen Filter aus, der ihn in einer veränderten Umwelt lebensfähig erhält. Georg Simmel fand für diesen Sachverhalt den Begriff der "Blasiertheit". Weil sich eine angemessene Reaktion auf äußere Eindrücke im Großstadtleben als unmöglich erweist, reagiert der Stadtbewohner mit einer Abstumpfung gegen die Unterschiede der Dinge. Seine Umwelt erscheint "dem Blasierten in einer gleichmäßig matten und grauen Tönung", nichts ist es mehr "wert, dem anderen vorgezogen zu werden"[471]. Diese künstliche Gleichmäßigkeit beinhaltet eine Nivellierung der Emotionen. Der Großstadtmensch bewegt sich emotionale auf einem beständigen Mittelweg, ohne größere Höhe- oder Tiefpunkte. Dieser Verhaltensstandard macht die Menschen aber einander auch gleicher. Individualität in einer Großstadt zu leben bleibt nahezu ausgeschlossen: "Wenn auch solche charakterisierten, selbstherrlichen Existenzen (irrationale, instinktive

471 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131, S.121

und souveräne Lebenszüge, G.O.) keineswegs in der Stadt unmöglich sind, so sind sie doch ihrem Typus entgegengesetzt"[472].
Die beständige Bewegung in einer Menschenmasse, deren einzelne Teile anonym bleiben, führt zu einer Distanz in allen Menschlichen Beziehungen. Simmel geht in diesem Punkt noch weiter: "Ja, wenn ich mich nicht täusche, ist die Innenseite dieser äußeren Reserve nicht nur die Gleichgültigkeit, sondern, häufiger als wir es uns zum Bewusstsein bringen, eine leise Aversion, eine gegenseitige Fremdheit und Abstoßung"[473]. Modern ausgedrückt, es besteht ein latentes Aggressionspotential, das sich im alltäglichen Leben im Umgang mit anderen zeigt.
Simmel führte diese konstatierten Veränderungen des Individualcharakters auf die Veränderung der ökonomischen Strukturen zurück. Die materielle Substanz bildet die Geldtheorie von Simmel. Geld ist der materialisierte Ausdruck einer reinen Sachlichkeit in Bezug auf Menschen und Dingen. Der Tauschwert als in Geld übersetzbarer Wert ist Ausdruck von Gemeinsamkeit nicht von Individualität, also prinzipieller Unvergleichbarkeit. Das Fazit Simmels lautete: "Der moderne Geist ist mehr und mehr ein rechnender geworden"[474]. Der "Zeitgeist" manifestierte sich in der Reduktion qualitativer Werte auf quantitative, messbare Zustände. Die Gesellschaft, wie die Individuen, richtete ihr Verhalten auf Präzision, Sicherheit und Unzweideutigkeit. Simmel konkretisierte diese Aussage anhand des Bedeutungswandels des Faktors "Zeit". Die Verbreitung der Taschenuhr interpretierte er als Zeichen für ein sich ausbreitendes festes, präzises und intersubjektives Zeitschema. Um die Bedeutung der Zeit für den modernen Menschen zu verdeutlichen, führte Simmel ein Gedankenexperiment aus: "Wenn alle Uhren in Berlin plötzlich in verschiedene Richtungen falschgehen würden, auch nur um den Spielraum einer Stunde (sic !), so wäre sein ganzes wirtschaftliches und sonstiges Verkehrsleben auf lange hinaus zerstört"[475]. Damit

472 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131, S.120

473 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131, S.123

474 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131, S.119

475 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben". In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131, S.120

nannte Simmel einen der Zentralbereiche, den Taktgeber der modernen Zeit, die Massenmobilität. Die Eisenbahn, die elektrische Straßenbahn stellten komplexe Systeme dar, deren Funktionieren eine Funktion der Zeit war.

9.1.2 Nervosität und Kultur

Der Psychologe Willy Hellpach interpretierte die städtische Realität und ihre Auswirkungen auf den mit ihr konfrontierten Menschen parallel. Ein alltäglicher Gang durch die Großstadt kam einem Wahrnehmungschaos gleich, das den Städter in einen beständigen Erregungszustand versetzte: "Ich glaube die meisten Leute täuschen sich heute über ihren eigenen Zustand, wenn sie meinen, sie seien an den Lärm, das grelle Licht, das Drängen und Stossen des modernen Straßenbildes gewöhnt. In Wahrheit bringt ein längerer Gang durch die Großstadt auch dem völlig Eingelebten eine ganze Kette kleiner und kleinster Ärgernisse und Unzuträglichkeiten, die dadurch nicht unschädlicher werden, dass ihre Dauer eine nur momentane ist. Ich trete aus dem Hause und gerade fährt die elektrische Bahn fort. Ich muss mich quer übers Trottoir winden; ein paar Kleinstädter hemmen den Menschenstrom; eine Droschke kommt in rasendem Tempo um die Ecke. Ich muss auf die nächste Strassenbahn warten; kaum finde ich oben einen Stehplatz; mein Nebenmann raucht eine fürchterliche Zigarre; Russ fliegt mir an den frischen Leinenkragen; der Wagen fährt bald rasend, so dass alles gegeneinander taumelt, bald hält er, weil ein Lastwagen die Geleise versperrt. Zu schwarz ist diese Schilderung nicht. Der echte Grossstädter versichert natürlich, alles dies rege ihn nicht mehr auf. Davon ist auch gar nicht die Rede. Aber allein sein Schimpfen beweist, dass er jedesmal einen kleinen Ärger hat"[476]. Der Mensch kann sich nur scheinbar an die Reizflut anpassen, der Gewöhnungsprozess bleibt auf der Oberfläche. Die Sinnesreize sind weiter existent. Hellpach definierte die Nervosität dementsprechend als fortgesetzte übermäßige Gefühlserregung. Ein Zustand der für bestimmte soziale Gruppen zum Alltag geworden war. Nervosität konnte entsprechend nicht nur als Zivilisationskrankheit analysiert werden, sondern auch als bürgerliche Krankheit. Betroffen von ihr waren bezeichnender Weise nicht etwa die Personengruppen, die den Reizen der industriellen Umwelt am stärksten ausgesetzt waren, die Arbeiter, sondern der neue Mittelstand der Angestellten.

Die Nervosität äußerte sich in einer Veränderung der Ansprüche. Der moderne Nervöse zeichnete sich durch eine permanente Unzufriedenheit mit den gegebenen Zuständen aus. Alle Annehmlichkeiten der modernen Le-

476 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902, S.28/29

bensnorm erhöhten nicht etwa den Lebensgenuss, sie wurden als Selbstverständlichkeiten betrachtet. Die "Segnungen" der Technik wurden bereits im Moment ihrer Übersetzung in den Alltag zur nicht weiter beachteten Normalität. Dieses Phänomen verdeutlichte Hellpach anhand der modernen Bahnhöfe. Als Beispiel eines Musterbahnhofs nannte Hellpach Frankfurt. Doch statt die Funktionalität und die Möglichkeiten der Mobilität zu würdigen, brach der moderne Reisende in ein Lamenti über die Details aus. Hier waren die Bahnsteigzugänge zu lange geschlossen, dort waren die Bahnbediensteten zu langsam, hier der Weg zum Ausgang zu lange, dort fehlte es an Bahnsteigschaffnern.
Der moderne Verkehr, vor allem die Eisenbahn wirkte als der grosse Revolutionierer. Die Mobilität, die durch sie ermöglicht wurde als wirtschaftliche Seite, wie die Eisenbahn selbst als Verkehrsmittel, als technische Seite, verdrängten das Alte. Hellpach führte die von ihm diagnostizierte Veränderung der psychischen Dispositionen auf die Bedingungen des modernen Verkehrs zurück. Die Industrialisierung der Mobilität schuf die psychischen Grundlagen der gesellschaftlichen Beschleunigung. Der Verkehr lieferte das Modell für die individuellen und kollektiven Anpassungsprozesse.
Der Psychologe Hellpach stellte schließlich die Frage nach der Herkunft der Sinnesüberreizung: In welchem Zusammenhang stand die moderne Technik zu dem Phänomen der Nervosität ? Im Gegensatz zu den vorherrschenden Auffassungen, die in der Technik den Auslöser der Reizüberflutung und damit der Nervosität erblickten, kam Hellpach zu dem Resultat, dass Technik in eine ganz andere Richtung wirkte. Statt Auslöser der Krankheit „Nervosität“ zu sein, lieferte die moderne Technik das Mittel zur Behandlung des Phänomens. Die aktuellen psychischen Probleme rührten nicht aus der Anwendung von Technik her, sondern von ihrer nicht konsequent genug betriebenen Anwendung. „Die Technik des neuen Zeitalters belästigt unsere Sinne desto weniger, je reiner sie das Feld beherrscht, je ausgiebiger als ihre Fortschritte ausgenutzt werden“[477]. Es war das noch nicht überwundene Alte, das gesundheitsschädigend wirkte. Was den innerstädtischen Verkehr zu einer Qual machte, war nicht die Beschleunigung der neuen Verkehrsmittel, es war z.B. das städtische Erbe, das zu Behinderungen führte. Die engen Straßen der Innenstädte, die Wohnbebauung, all dies verhinderte eine Anpassung an die neuen Technologien. War dieser Anpassungsprozess abgeschlossen, z.B. durch die Schaffung eines neuen Verkehrssystems, konnte die Technik erst richtig zum tragen kommen. Dann würden die Städte ein völlig anderes Gesicht bekommen. Hellpachs Vision einer Stadt der Zukunft

477 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902, S.36

lautete dann folgendermaßen: „Die Großstadt einer gar nicht fernen Zukunft wird nicht lauter und greller, sondern viel stiller und massvoller sich präsentieren“[478]. Die Nervosität war demnach nur ein Phänomen des Übergangs, das durch ein energisches Vorantreiben des technischen Fortschritts überwunden würde. Das Ergebnis der Überlegungen von Hellpach konzentrierte sich schließlich in der These: „**Des Nervenarztes bester Helfer ist heute – der Ingenieur**“ (Herv. im Orig.)[479].

Der Bahnhof stand für Hellpach als das Symbol des großen Wandels des Zeitbildes. Und im Bahnhof kamen die Tendenzen des technologischen Fortschritts am prägnantesten zum tragen. Gerade hier sah Hellpach seine Vision einer technischen Harmonie in Ansätzen realisiert: „Am stärksten scheint mir freilich der moderne Bahnhof die Tendenz des technischen Fortschritts zur Ruhe und Lautlosigkeit zu verkörpern.(..) Im Anfang allerdings und bis zu einem noch nicht weit zurückliegenden Punkte der Entwickelung hin war das Bahnwesen eine Stätte des sinnbetäubenden Lärms mit seinem ewigen Schreien, Tuten, Läuten, Klingeln und Pfeifen. Wie sehr hat sich dieses Bild in den Hallen der neuen Bahnhöfe sich gewandelt !“[480]. Hellpach steigerte seine Aussage in Bezug auf den „Musterbahnhof Frankfurt“ noch einmal und zog schließlich Parallelen zwischen dem individuellen Zuhause der Menschen und der Wahrnehmung einer Bahnhofshalle. Der Reisende konnte im Frankfurter Hauptbahnhof „so sinnlich unbelästigt und so seelisch ruhig bewegen, wie nur in seinem eigenen Hause“[481]. Wir wissen nicht wie es im Hause Hellpach zuging, aber mit dem Bild der Identität einer Bahnhofshalle und eines ruhigen Wohnhauses dürfte Hellpach nicht viel Zustimmung geerntet haben.

Die Ausführungen von Hellpach zur Lösungsstrategie des Problems Nervosität verdeutlichen die Fortschrittseuphorie der Jahrhundertwende. Das Neue wurde als das Bessere begrüßt. Die Realitäten der Stadt, die Probleme der Mobilität, die aktuellen psychischen Veränderungen, waren nicht das Produkt des Fortschritts, sondern Produkt seiner Hemmung. Die Stadt der Zukunft, die Mobilität der Zukunft und der Mensch der Zukunft würde aufgrund der technischen Errungenschaften in eine menschlichere Zukunft führen.

---

478 Willy Hellpach:“Nervosität und Kultur“. Berlin 1902, S.37
479 Willy Hellpach:“Nervosität und Kultur“. Berlin 1902, S.38
480 Willy Hellpach:“Nervosität und Kultur“. Berlin 1902, S.32
481 Willy Hellpach:“Nervosität und Kultur“. Berlin 1902, S.33

9.2 Die Karlsruher Bahnhofsfrage und der Gesellschaftscharakter

9.2.1 Funktionalismus

Der Aufbruch in die Moderne war begleitet vom Mythos der Funktionalität. Aus dem Krisenerlebnis der industriellen Revolution entstand ein Bedürfnis nach Organisation und Ordnung. Die Desorganisation gesellschaftlicher Beziehungen führte u.a. zu dem Phänomen der "Krise der Stadt", zur Auflösung der Elemente, die ein Zusammenleben in der Stadt strukturierten. Die neue Dynamik trat als Chaos in die Wahrnehmungsrealität. Die "Erfindung" der Nervosität gab diesem Zeitphänomen eine fassbare Gestalt. Dem trat eine neue Definition der Realität, der menschlichen Beziehungen und des Menschen selbst gegenüber, die sich im Bild der "Maschine" verdichtete. Der Funktionalismus funktionierte als Therapeuticum[482].

- Effizienz (= Beschleunigung)

Die Eisenbahn erforderte zu ihrem Funktionieren von Anfang an neue Dimensionen der Disziplinierung der Zeit- und Raumwahrnehmung. Die Sammelplätze für Waren und Reisende, wie die Bahnanlagen zu Beginn noch genannt wurden, waren Knotenpunkte eines komplexen technischen Systems. Das Funktionieren des Systems schloss Individualitäten aus und setzte Normierungsprozesse in Gang. Die Eisenbahn funktionierte bis auf Ausnahmefälle unabhängig von den Umweltbedingungen. Ein Zug hatte eine fixierte Abfahrtszeit, eine fixierte Wegstrecke und ein vorgegebenes Verhältnis von Raum- und Zeitkoordinaten. Diese Verlässlichkeit des technischen Systems verlangte von den Benutzern eine Anpassung an die Abläufe der mechanischen Mobilität. Die Organisationsstrukturen der „Eisernen Zeit“ materialisierten sich in den Bahnhofsanlagen.
Der Bahnhof provozierte eine neue eigene Definition von Architektur. Im Mittelpunkt stand das Funktionieren des Systems. Die Bahnhofsanlage wurde als ein Maschine konzipiert und bildete somit das Grundmodell, das später in alle Lebensumwelten expandierte. Der Bahnhof als Maschine stand am Anfang, die Stadt als Maschine am Ende der Entwicklung. Das Ziel eines Bahnhofs bestand darin, alle Betriebsvorgänge maximal zu beschleunigen. „Zum ersten Mal werden einzelne Arbeitsstufen und Betriebsvorgänge

482 Müller, Lothar: „Modernität, Nervosität und Sachlichkeit“. In: „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole“. Berlin 1987, S.79-92

als kleinste Zeitabschnitte aufgefaßt, addiert und in einer möglichst günstigen Folge für den Gesamtprozeß aneinandergefügt"[483].
Die Dominanz der Funktion bestimmte auch 70 Jahre später den Aufbau der neuen Bahnanlagen in Karlsruhe. Selbst den expliziten Befürwortern der architektonischen Gestaltung der Anlage sahen sich mit einem Eindruck der Anonymität und Kälte des Zweckbaus konfrontiert. Beton, Stahl und Glas verbreiteten noch ein Unbehagen, das mit Fotografien der badischen Landschaft kaschiert werden sollte. Die Stadtöffentlichkeit reagierte mit Ironie auf die Formen reiner Funktionalität.
Das Jahrhundert der Eisenbahn hatte Konsequenzen für das Selbstverständnis der Menschen und ihres Lebensraumes. Die moderne Stadt unterschied sich von ihren Vorgängern verdichteter menschlicher Siedlung grundlegend. Die Stadt wurde im Aufbruch in die Moderne als funktioneller Mechanismus neu definiert. Die Einstellung zum Lebensraum veränderte sich. Das Modell hierfür gab das großtechnische System industrieller Mobilität: die Eisenbahn. Der Bahnhof vermittelte Mobilität und wurde somit zu einer neuen Form der Räumlichkeit, zu einem Transitraum. Ein Durchgangsraum, dessen höchste Effektivität in der maximalen Beschleunigung der Mobilität bestand. Die Durchquerungsgeschwindigkeit wurde zum entscheidenden Maßstab der Gestaltung. Die Übersetzung und Übertragung des Bahnraums auf die Gestaltung des Stadtraums markierten die städtebaulichen Grundsätze von Reinhard Baumeister aus dem Jahr 1876.
In der Karlsruher Bahnhofsfrage trafen zwei Mobilitätsformen unvermittelt aufeinander: die Eisenbahn und der innerstädtische, lokale Verkehr. Beide folgten dem gleichen Prinzip einer Beschleunigung der Austauschgeschwindigkeiten von Personen und Waren. Die Teilnahme an der beschleunigten Warenzirkulation bedeutete ökonomische und damit gesellschaftliche Chancen. Das Verkehrshindernis Bahnhof war in diesem Sinne ein Zeithindernis, das eine effektive Umlaufgeschwindigkeit erschwerte. Die Argumentationen in Bezug auf die unterschiedlichen Optionen der Verkehrsbeschleunigung konzentrierten sich auf einen Faktor: Zeit. Die Stadt löste sich zugunsten eines unsichtbaren Zeitnetzes auf, dessen Optimierung im Vordergrund stand. Die Gutachten von Reinhard Baumeister und die öffentliche Diskussion drehte sich um potentielle Zeitverluste bzw. Zeitgewinne. Wie weit sich die Zeit als Bezugsfaktor verselbständigte zeigte das Gutachten von Baumeister aus dem Jahr 1902, in dem er die Auswirkungen der Bahn-

483 Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968, S.43/44

hofsverlegung auf die Stadt zu fassen versuchte. Die Auswirkungen reduzierten sich auf Berechnungen zu den neuen Raum- und Zeitkoordinaten. Am Ende stand ein Mehrwert von 10- 12 Minuten oder 837 Meter für den durchschnittlichen Einwohner der Stadt. Die Aussagekraft dieses Wertes zur Beurteilung einer städtebaulichen Neuorientierung wie der Verlegung des Verkehrszentrums um 1,5 km blieb beschränkt.

- *Objektivierung*

Die Krise der Stadt wurde zunehmend als ein technisches Problem ihrer Funktionsfähigkeit definiert. Effektivität und optimale Ausnutzung technischer Systeme betrafen als zentrale Fragestellungen die Ingenieurwissenschaften. Der Stadt- Ingenieur wurde zu einer zentralen Figur der Krisenbewältigung. Die Technisierung der Problemstellung beinhaltete eine neue Wahrnehmung der städtischen Realität. So wie eine Lokomotive als technisches Artefakt und das Eisenbahnnetz als komplexes technisches System funktionierten, sollte der Organismus „Stadt" ohne Widerstände oder Verluste zum Laufen gebracht werden. Dies bedeutete die Übertragung wissenschaftlicher und technischer Methoden auf das Gebiet gesellschaftlicher Interaktion. Die Stadt, das menschliche Lebensumfeld, reduzierte sich zu einer mit technischen Mitteln fassbaren Realität. Als Grundlage wissenschaftlicher Methodik sollte die Mathematik auch zu unbestreitbaren und undiskutierbaren Ergebnissen führen. Das Problem bestand „nur" in der Erarbeitung der richtigen Formel. Für den Stadt- Ingenieur Reinhard Baumeister reduzierte sich die städtische Problemlage auf zwei entscheidende Faktoren: Die zu erhebende Datenmenge und deren formalisierte Auswertung.
Aus Verkehrsbeobachtungen und -Zählungen entwickelte Baumeister mathematische Formeln zur Bewertung der verschiedenen diskutierten Bahnhofsvarianten. Die Verluste an Zeit berechnete Baumeister in einer von ihm entwickelten mathematischen Einheit: den Wagenminuten. Wie beim Bahnhof stand auch in der Stadt die Maximierung der Transportgeschwindigkeit im Mittelpunkt der Betrachtungen. Jede Verzögerung, jedes Aufhalten des Verkehrsstroms, kostete Zeit. Mobilität war bestimmt durch ihren Zeitfaktor. Und Zeit war Geld. Dies war zugleich auch die zweite Prämisse des Stadt- Ingenieurs nach dem Prinzip der Mathematisierung, die Übersetzung technischer Ergebnisse in Geld. Das Geld bildete die abstrakte Berechnungsgrundlage. Grundsätzlich war die gesamte städtische Realität, wie sie sich dem Stadtplaner darbot, in Geld auszudrücken.
Bei der Analyse der konkreten Handlungsmuster in der Karlsruher Bahnhofsfrage stellte sich die Suche nach objektivierbaren Fakten als Illusion

heraus. Eine Kritik gegen die Reduktion komplexer Realität auf mathematische Realitäten, formulierte der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Schnetzler: "Nun dürfte aber diese ganze mathematische Betrachtung, so großes Interesse sie bietet, doch nicht geeignet sein, den Wert, der durch die gegenwärtigen Verkehrshemmungen bedingten Schädigungen und Unannehmlichkeiten zu bestimmen"[484]. Allerdings darf diese Skepsis nicht als grundsätzliche Infragestellung der Objektivierbarkeit missverstanden werden. Die Faktoren Zeit, Raum und Geld dominierten die Diskurse zur Bahnhofsfrage unbestritten. Ob Eisenbahnverwaltung, Stadtgemeinde, Befürworter und Gegner der Bahnhofsverlegung in der Einwohnerschaft, alle argumentierten parallel. Sie ordneten ihre Wahrnehmung und ihre Verhaltensmuster der monetären Sphäre unter. Was sie tatsächlich unterschied, waren die Ausgangsdaten und die Gewichtung.

9.2.2 Der Kampf um den Bahnhof

„Kein Eingriff in das alte Stadt- Landgefüge beschäftigte Behörden, Planungsingenieure und Architekten in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts so intensiv und dauerhaft wie der Bahnbau“[485]. Das Verhältnis von Stadtraum und industriellem Mobilitätsraum war eine Grundsatzfrage: Wie definiert eine Gesellschaft das Miteinander von Menschen und nach welchen Kriterien wird menschliche Lebensumwelt bewertet. Die moderne Gesellschaft fand ihre eigene originäre Antwort auf diese anthropologischen Grundfragen.

Unter dem Primat einer maximalen Beschleunigung der Transportgeschwindigkeiten, wandelte sich der Stadtraum zu einem Transitraum. Die höchste Funktion des öffentlichen Raumes lag in seiner Durchquerbarkeit begründet. Statt eines Lebensraums definierte sich der Stadtraum in erster Linie als Verkehrsraum. Den Mittelpunkt des Verkehrsraums im 19. Jahrhundert bildete der „Sammelpunkt für Waren und Personen“, der Bahnhof. Um die Bedeutung des Bahnhofs für die Existenz einer Stadt zu illustrieren, griff eine Lokalzeitung auf ein Bild aus der Biologie zurück: den Blutkreislauf. Der Verkehr wurde zum Lebenssaft, zum Blut der Stadt, während der Bahnhof zum Herz der Stadt, zum pulsierenden Zentrum stilisiert wurde. Die Blutkreismetapher traf das Selbstverständnis der Menschen. Der Stadt-

484 Schnetzler:“Die Karlsruher Bahnhofsfrage“. Karlsruhe 1898, S.25

485 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983, S.181

organismus lebte von der Mobilität. Der Biologismus widersprach dabei nicht der mechanistischen Weltdeutung. Ein Organismus war eine funktionierender Mechanismus. Damit sind wir bei der zweiten beherrschenden gesellschaftlichen Metapher: der Maschine. Die moderne Stadt ist eine Maschine.
Die moderne Gesellschaft hat ihre Abhängigkeit von einer industriell organisierten Mobilität verinnerlicht. Die Partizipation am ökonomischen und sozialen Leben scheint zu einer Frage der Mobilitätschancen geworden zu sein. Die Einwohner der Stadt, zumindest die ökonomisch Privilegierten, definierten ihre Position über die Entfernung zum „Herz" der Stadt. Die Gleichsetzung von Stadt- bzw. Lebensraum und Verkehrsraum bildete einen Konsens des Aufbruchs in die Moderne.
Wie stark diese Metaphern die Kollektivmentalität der Menschen dominierte, zeigt die lokale Auseinandersetzung um die Karlsruher Bahnhofsfrage. Es ging nicht um die Infragestellung einer Technologie, es ging um die Teilhabe an der Technologie. Oder anders ausgedrückt: Die Karlsruher Bahnhofsfrage war kein Kampf **gegen** den Bahnhof und die industrielle Mobilität, er war ein innerstädtischer Kampf **um** den Bahnhof.

10. Literaturverzeichnis

„Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole“. Berlin 1987

„Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985

Albers, Gerd: "Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa: Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen". Braunschweig 1997

Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983

Baumeister, Reinhard (Red.): "Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe". Karlsruhe 1897

Baumeister, Reinhard: "Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage". 16.5.1898

Baumeister, Reinhard: "Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs". Karlsruhe 1895

Baumeister, Reinhard; Haass, A. Jäger: "Gutachten über den Entwurf des Karlsruher Personen- Bahnhofes". 28.November 1904

Berger, Manfred: "Historische Bahnhofsbauten III. Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen". Berlin 1988

Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994

Boelcke, Willi A.: "Städtewachstum und Eisenbahnentwicklung in deutschen Bundesstaaten". in : Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S.23-39

Borscheid, Peter: Stadtwachstum, Industrialisierung, sozialer Wandel: Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert". Berlin 1986

Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992

Cherry, Gordon Emanuel: "Städtebau um die Jahrhundertwende: Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau". Köln 1980

Clewing, Hans- Joachim: "Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Ein Beitrag zur Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Baden". Karlsruhe 1968

Conradi, Peter (Hg.): "Lesebuch für Architekten. Texte von der Renaissance bis zur Gegenwart". Stuttgart 2001

Dessart, D.: „Die Karlsruher Bahnhoffrage". Karlsruhe 1901

Diekwisch, Heike: "Alltagskultur, Subjektivität und Geschichte: zur Theorie und Praxis von Alltagsgeschichte". Münster 1994

Dienel, Hans- Luidger; Barbara Schmucki (Hg.): "Mobilität für Alle. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht". Stuttgart 1997

Drexler, Wulf: "Stadt und Stadtplanung". Bielefeld 1998 (www.uni-bielefeld.de)

Düwel Jörn/ Niels Gutschow: "Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen, Projekte, Akteure". Stuttgart 2001

Eisenlohr, Friedrich: "Rede über den Baustil der neueren Zeit und seine Stellung im Leben der gegenwärtigen Menschheit". Karlsruhe 1833

Elias, Norbert: "Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen. Bd.2 Wandlungen der Gesellschaft, Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation". Frankfurt [15]1990

Fehl, Gerhard (Hg.): "Stadterweiterungen 1800- 1875: von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland". Hamburg 1983

Fehl, Gerhard; Juan Rodriguez- Lores (Hg.): „Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau". Köln 1980

Fromm, Erich: "Die Furcht vor der Freiheit". Stuttgart [6]1997

Führ, Eduard: "Modernisierung der Stadt: über den Zusammenhang von Städtebau, Herrschaft und Alltagskultur; allgemeine Tendenzen im 19. und 20. Jahrhundert und konkrete Entwicklung in Nordhorn". Marburg 1989

Giedion, Sigfried: "Raum, Zeit, Architektur. Entstehung einer neuen Tradition". Zürich 1976

Giedion, Sigfried: "Die Herrschaft der Mechanisierung". Frankfurt 1982

Glaser, Hermann/ Norbert Neudecker: „Die deutsche Eisenbahn : Bilder aus ihrer Geschichte". München 1984

Goldschmit, Robert: "Die Stadt Karlsruhe - ihre Geschichte und ihre Verwaltung". Karlsruhe 1915

Habermas, Jürgen: "Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft". Frankfurt/M. 1990

Hartnak, Roger; Helge Kühnel: "Altona. Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert". (www.tu-bs.de)

Heiligenthal, Roman: "Reinhard Baumeister". in: "Die Technische Hochschule Fridericiana Karlsruhe". Karlsruhe 1950 (Festschrift zur 125- Jahresfeier), S.17-21

Hellpach, Willy: „Nervosität und Kultur". Berlin 1902

Hickethier, Knut (Hg.): „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole". Berlin 1987

Hilpert, Thilo (Hg.): „LeCorbusiers 'Charta von Athen'. Texte u. Dokumente". Braunschweig 1984. (Bauwelt Fundamente ; 56)

Hilpert, Thilo: „Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen – Bedingungen, Motive, Hintergründe". Braunschweig 1978

Hippel, Wolfgang von (Hg.): "Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter". Ubstadt- Weiher 1990

Hippel, Wolfgang von: ""Überall sparsam, aber nirgends ärmlich...". Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Eisenbahn". in: Hippel, Wolfgang von (Hg.): "Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter". Ubstadt- Weiher 1990, S.145-184

Höffler, Karl- Heinz: "Reinhard Baumeister (1833- 1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau". Karlsruhe 1976

Höhne, Wolfgang: "Die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Karlsruhe vor dem Ersten Weltkrieg". Karlsruhe 1996 (Magisterarbeit)

Hughes, Thomas P.: "Networks of Power. Electrification in Western Society 1880- 1930". Baltimor 1983

Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS), Band 1/97 "Stadt und Verkehr

Jäger, Helmut: "Verkehr und Stadtentwicklung in der Neuzeit". in: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S.1-22

Jehle, Manfred: "Eiserne Kunststrassen. Zur Vor- und Frühgeschichte der Eisenbahn". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S. 68-93

Kaemmerling, Ekkehard (Hg.): "Ikonographie und Ikonologie: Theorien, Entwicklung, Probleme". Köln 1979

Kieß, Walter: "Urbanismus im Industriezeitalter: von der klassizistischen Stadt zur Garden City". Berlin 1991

Kirchgässner, Bernhard (Hg.): "Stadt und Repräsentation". Sigmaringen 1995

Kirchgässner, Bernhard (Hg.): "Stadtkern und Stadtteile". Sigmaringen 1991

Kohlmann, Theodor (Hg.): „Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung“. Berlin 1985

König, Wolfgang: "Geschichte der Konsumgesellschaft". Stuttgart 2000

König, Wolfgang: „Anfänge der städtischen Elektrifizierung“. In: Beiträge zur Geschichte von Technik und technischer Bildung, Leipzig 1994, Folge 9, S. 29-45

Korff, Gottfried: „Mentalität und Kommunikation in der Großstadt. Berliner Notizen zur „inneren“ Urbanisierung“. In: Kohlmann, Theodor (Hg.): „Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung“. Berlin 1985, S.343-361

Kretz, Franz: „Bahnhoffrage Karlsruhe. Zusammenstellung der Hauptpunkte, welche für die Beibehaltung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle sprechen“. Karlsruhe 1901

Krings, Ulrich: "Bahnhofsarchitektur: deutsche Grosstadtbahnhöfe des Historismus". München 1985

Kuhn, Axel: „Verkauf von Waren und Träumen. Die Warenhausgesellschaft“. in: Nitschke, August/ Gerhard A. Ritter/ Detlev J.K. Peukert/ Rüdiger vom Bruch (Hg.): „Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne 1880- 1939“. Hamburg 1990, S.61-75

Landesmuseum für Technik und Arbeit (Hg.): „Stationen des Industriezeitalters im deutschen Südwesten. Ein Museumsrundgang". Stuttgart 1990

Landesmuseum für Technik und Arbeit: "Mythos Jahrhundertwende. Mensch, Natur, Maschine in Zukunftsbildern 1800-1900-2000". Baden-Baden 2000

Lenk, Carsten: "Die Erscheinung des Rundfunks. Einführung und Nutzung eines neuen Mediums 1923-1932". Opladen 1997

Linde, Otto: "Der neue Personenbahnhof in Karlsruhe in Baden". in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.91-101

Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988

Lindner, Rolf: „Das andere Ufer. Zwei- Kulturen- Metapher und Großstadtforschung". In: Kohlmann, Theodor (Hg.): „Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung". Berlin 1985, S.297-304

Lüdtke, Alf (Hg.): "Alltagsgeschichte: zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen". Frankfurt 1989

Mai, Bernhard: „Bahnhof - Erlebnisbereich mit Gleisanschluß. Eine technikgeschichtliche Betrachtung zu einer mehr als 150- jährigen Entwicklung". In: Beiträge zur Geschichte von Technik und technischer Bildung, Folge 5, Leipzig 1993, S.59-91

Maier, Helmut: „Anhalter Bahnhof". In: „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole". Berlin 1987, S.229-240

Martin, Egon: "Der Karlsruher Hauptbahnhof und seine Umgebung. Eine historische Rückblende mit einem Ausblick auf die 90er Jahre". in: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.49-57

Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996

Matzerath, Horst: "Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung". in: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S.VII- XX

Matzerath, Horst: „Lokalgeschichte, Stadtgeschichte, Historische Urbanisierungsforschung". In: Geschichte und Gesellschaft 15/1989, S.62-88

Müller, Lothar: „Modernität, Nervosität und Sachlichkeit". In: „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole". Berlin 1987, S.79-92

Müller, Lothar: „Nervosität, Modernität und Sachlichkeit". In: Hickethier, Knut (Hg.): „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole". Berlin 1987, S.79-92

Mumford, Lewis: "Die Stadt. Geschichte und Ausblick". Köln 1963

Münch, Peter: "Stadthygiene im 19. und 20.Jahrhundert. Die Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung unter besonderer Berücksichtigung Münchens". Göttingen 1993

Naujoks, Eberhard: "Stadt und Industrialisierung in Baden und Württemberg bis zum ersten Weltkrieg (1800-1914)". Bühl 1988

Neu, Barbara: "Saarländische Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts". (Magisterarbeit, veröffentlicht im Internet)

Nitschke, August/ Gerhard A. Ritter/ Detlev J.K. Peukert/ Rüdiger vom Bruch (Hg.): „Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne 1880-1939". Hamburg 1990

Piccinato, Giorgio: "Städtebau in Deutschland 1871- 1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin". Braunschweig 1983

Radkau, Joachim: „Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler". München 1998

Radkau, Joachim: „Die wilhelminische Ära als „nervöses Zeitalter", oder: Die Nerven als Netzwerk zwischen Tempo- und Körpergeschichte". In: Geschichte und Gesellschaft 20/1994, S.211-241

Radkau, Joachim: „Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart". Frankfurt/M. 1989

Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

Reinhardt, Dirk: „Von der Reklame zum Marketing. Geschichte der Wirtschaftswerbung in Deutschland". Berlin 1993

Reininghaus, Wilfried: "Stadt und Verkehr in der Moderne". in: IMS, 1/1997, S.3-8

Renkhoff, Jutta: "Stadtstrukturelle Effekte der Verlagerung von Bahnhöfen - dargestellt am Beispiel von Karlsruhe und Heidelberg". Karlsruhe 1991 (Diplomarbeit)

Reulecke, Jürgen (Hg.): „Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte". Wuppertal 1978

Ribbeck, Eckhart: "Die Welt wird Stadt". in: Landesmuseum für Technik und Arbeit: "Mythos Jahrhundertwende. Mensch, Natur, Maschine in Zukunftsbildern 1800-1900-2000". Baden- Baden 2000, S.279-286

Ritzau, Hans- Joachim: "Das Eisenbahnunglück. Sicherheitsstreben und menschliche Tragik". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985", (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.474-479

Rodriguez- Lores, Juan: "Städtebaureform 1865- 1900: von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit". Hamburg 1985

Rudez, Zrinka: "Stadtraum. Prinzipien städtebaulicher Raumbildung. Eine Untersuchung über die im Zeitraum von 1880 bis 1930 angewandten Entwurfsprinzipien". Köln 1988

Schäche, Wolfgang: „Die unsichtbare Stadt". In: „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole". Berlin 1987, .10-118

Schivelbusch, Wolfgang: "Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert". München 1977

Schmidt- Bergmann, Hansgeorg: "Futurismus. Geschichte, Ästhetik Dokumente". Hamburg 1993

Schnabel, Franz: "Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert", Bd.3 "Erfahrungswissenschaften und Technik". München 1987

Schnetzler: "Die Karlsruher Bahnhofsfrage". Karlsruhe 1898

Schulz, Otto: "Neue Karlsruher Verkehrsanlagen". in: Deutsche Bauzeitung, Nr.32, April 1902 (Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)". Karlsruhe 1988, S.73-79)

Schulze, Winfried (Hg.): "Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie: eine Diskussion". Göttingen 1994

Sembach, Klaus- Jürgen: "Die dritte Generation. Bahnhofsarchitektur zwischen 1900 und 1930". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisen-

bahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.543-555

Sembach, Klaus- Jürgen: "Durchgang und Zeitlichkeit. Die transitorische Funktion der Bahnhöfe". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.536-541

Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“. In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131

Sonnenberger, Franz: "Mensch und Maschine. Technikfurcht und Technik-lob am Beispiel Eisenbahn". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.24-37

Specker, Hans Eugen (Hg.): "Stadt und Kultur". Sigmaringen 1983

Stadtarchiv Karlsruhe (Hg.): „Karlsruhe – die Stadtgeschichte“. Karlsruhe 1998

Städtische Archivkommission: "Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe"

Strohmeyer, Klaus: „Impressionen aus dm Berliner Stadtverkehr“ In: „Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole“. Berlin 1987, S.153-155

Teuteberg, Hans- Jürgen (Hg.): "Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte". Köln 1983

Thienel- Saage, Ingrid: "Züge nach Metropolis. Die Entwicklung großstädtischer Ballungsräume unter dem Einfluß der Eisenbahn - Das Berliner Beispiel". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.325-337

Wagner, Monika: "Der flüchtige Blick. Geschwindigkeitsdarstellungen im 19. Jahrhundert". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.528-535

Widmer, Karl: "Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofsneubau". in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, Heft 5, 1905

(Wiederabdruck: Lindemann, Klaus E. R. (Hg.): „75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe (1913 – 1988)“. Karlsruhe 1988, S. 82-89)

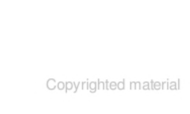
Wilharm, Irmgard (Hg.): "Geschichte in Bildern. Von der Miniatur bis zum Film als historischer Quelle". Pfaffenweiler 1995

Wisotzky, Klaus/ Michael Zimmermann (Hg.): “Selbstverständlichkeiten. Strom, Wasser, Gas und andere Versorgungseinrichtungen. Die Vernetzung der Stadt um die Jahrhundertwende“. Essen 1997

Witte, Hermann: "Lebensadern der Wirtschaft. Die Ökonomischen Auswirkungen des Eisenbahnbaus". In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, S.169-175

Wolfgang König: „Massenproduktion und Technikkonsum. Entwicklungslinien und Triebkräfte der Technik zwischen 1880 und 1914“. In: Wolgang König/ Wolfhard Weber: „Netzwerke Stahl und Strom. 1840 bis 1914“. Berlin 1990 (Propyläen Technikgeschichte, Bd. 4)

Ziegler, Dieter: "Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich". Stuttgart 1996


Copyrighted material